Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale,, n. 12 del 16 gennaio 1987 - Serie generale

Spedizione in abbonamento postale - Gruppo I (70%)

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Venerdì, 16 gennaio 1987** SI PUBBLICA NEL POMERIGGIO DI TUTTI I GIORNI MENO I FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA 70 - 00100 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA G. VERDI 10 - 00100 ROMA - CENTRALINO 85081

N. 6

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

Traduzione in lingua italiana del testo autentico in lingua inglese degli emendamenti alla Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1° novembre 1974 adottati dal comitato di sicurezza marittima dell'I.M.O. il 17 giugno 1983.

SOMMARIO

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

Traduzione in lingua italiana del testo autentico in lingua inglese degli emendamenti alla Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1° novembre 1974 adottati dal comitato di sicurezza marittima dell'I.M.O. il 17 giugno 1983.

TESTO DEGLI EMENDAMENTI

DISPOSIZIONI E COMUNICATI

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

Traduzione in lingua italiana del testo autentico in lingua inglese degli emendamenti alla Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1° novembre 1974 adottati dal comitato di sicurezza marittima dell'I.M.O. il 17 giugno 1983.

Nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 143 del 23 giugno 1986 è stato pubblicato il comunicato relativo all'entrata in vigore (in data 1° luglio 1986) degli emendamenti alla Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1° novembre 1974 adottati dal comitato di sicurezza marittima dell'I.M.O. il 17 giugno 1983.

Viene pubblicato qui di seguito il testo tradotto in italiano del testo autentico in lingua inglese degli emendamenti sopramenzionati, già pubblicato di seguito al comunicato relativo all'entrata in vigore.

PREMESSA

1. Nel corso della sua quarantottesima seduta, tenutasi nel giugno 1983, il Comitato per la Sicurezza marittima ha adottato degli emendamenti alla Convenzione Internazionale per la salvaguardia della Vita Umana in Mare (SOLAS), 1974. Alla seduta erano rappresentati trentatré Governi Contraenti della Convenzione. Tutti i testi degli emendamenti sono stati adottati secondo la procedura specificata nell'articolo VIII (b) (iv).

2. Gli emendamenti adottati nel corso della riunione consistono nella sostituzione integrale del testo dei Capitoli III e VII e di modifiche ai Capitoli II-1, II-2 e IV.

3. Nei Capitoli II-1, II-2, III e IV, è stato impiegato il sistema numerico decimale. Le unità di misura del sistema metrico e del sistema inglese sono state sostituite da quelle del Système International (Unità SI), salvo laddove si è ritenuto più opportuno usare le unità nautiche comunemente accettate.

4. La paraffatura di riferimento viene fornita al lettore in forma concisa, ad esempio: Regola II-2/10.4 sta a significare: paragrafo 4 della Regola 10 del Capitolo II-2.

5. Le note a pié pagina che si incontrano nel testo della Convenzione, nonché negli emendamenti alla stessa, si riferiscono alle raccomandazioni attinenti allegate alla Convenzione e ad altri criteri generali accettati a livello internazionale. Il Comitato per la Sicurezza Marittima ha tenuto a sottolineare che tali note non fanno parte della Convenzione, ma sono state inserite solo per comodità di riferimento. Dette note devono essere modificate nel caso venissero apportate delle variazioni alle delibere, alle raccomandazioni o ai documenti su cui si basano. La paraffatura di riferimento degli schemi di delibera che devono essere esaminati dall'Assemblea nel corso della sua tredicesima seduta ordinaria deve essere sostituita con i numeri di riferimento definitivi delle delibere approvate dall'Assemblea stessa.

DELIBERA MSC. (48)

Adozione degli emendamenti alla convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, del 1974

IL COMITATO PER LA SICUREZZA MARITTIMA

Tenuto presente l'articolo VIII (b) della Convenzione Internazionale per la salvaguardia della Vita Umana in mare, del 1974 — a cui si farà d'ora in avanti riferimento come «la Convenzione» — concernente la procedure per modificare l'Allegato alla Convenzione, ad eccezione delle disposizioni del Capitolo I della stessa.

Tenuto inoltre presenti le funzioni che la Convenzione conferisce al Comitato per la Sicurezza Marittima per l'esame e l'adozione degli emendamenti alla Convenzione.

Avendo preso in esame, nel corso della sua quarantottesima conferenza gli emendamenti alla Convenzione proposti e fatti circolare secondo quanto previsto dall'articolo VIII (b) (i).

1. Adotta, in accordo con l'articolo VIII (b) (iv) della Convenzione, gli emendamenti ai capitoli II-1, II-2, III, IV e VII della Convenzione. I testi degli emendamenti sono forniti nell'Allegato alla presente delibera;

2. Determina, in accordo con l'articolo VIII (b) (vi) (2) (bb) della Convenzione, che gli emendamenti ai capitoli II-1, II-2, III, IV e VII si considereranno accettati a far data dal 1° gennaio 1986, a meno che, prima di tale data, più di un terzo dei Governi Contraenti, o dei Governi le cui flotte mercantili rappresentano in totale almeno il 50% del tonnellaggio lordo della flotta mercantile mondiale, abbiano reso note le loro obiezioni agli emendamenti stessi;

3. Invita i Governi Contraenti a tener presente che, secondo uanto previsto all'articolo VIII (b) (vii) (2) della Convenzione, gli emendamenti ai capitoli II-1, II-2, III, IV e VII entreranno in vigore il 1° luglio 1986, subordinatamente alla loro accettazione seconco quanto previsto dal sopracitato paragrafo 2;

4. Richiede che il Segretario Generale, in conformità all'articolo VIII (b) (v) della Convenzione, faccia trasmettere delle copie certificate conformi della presente dlibera e dei testi degli emendamenti contenuti nell'Allegato, a tutti i Governi Contraenti della Convenzione Internazionale per la salvaguardia della Vita Umana in mare, 1974;

5. Richiede inoltre che il Segretario Generale faccia trasmettere copie della delibera e del suo Allegato ai Membri dell'Organizzazione che non sono Governi Contraenti della Convenzione stessa.

PARTE I

Capitolo II-1

COSTRUZIONE - COMPARTIMENTAZIONE E STABILITÀ, MACCHINARIO E INSTALLAZIONI ELETTRICHE

Il Capitolo II-1 della Convenzione è sostituito dal testo del Capitolo II-1 allegato alla risoluzione MSC.1 (XLV), ulteriormente emendato come segue:

Regola 1

Applicazione

Al paragrafo 1.1 riga 3 cancellare «1° settembre 1984» ed inserire «1° luglio 1986».

Al paragrafo 1.3.2. riga 2 cancellare «1° settembre 1984» ed inserire «1° luglio 1986».

Sostituire l'intero paragrafo 2 con:

«Salvo esplicite disposizioni contrarie, l'Amministrazione deve assicurarsi che, per le navi costruite prima del 1° luglio 1986, vengano osservate le prescrizioni che si applicano in base al Capitolo II-1 della Convenzione Internazionale per la salvaguardia della Vita Umana in mare, del 1974, così come emendato dalla risoluzione MSC.1 (XLV)».

Cancellare la nota a piè di pagina.

Al paragrafo 3, righe 4 e 9 cancellare «1° settembre 1984» ed inserire «1° luglio 1986».

Cancellare il paragrafo 5 e rinumerare il paragrafo 6 come paragrafo 5.

Regola 3

Definizioni relative alle parti C, D e E

Al paragrafo 18 cancellare «fiire» ed inserire «fire».

Emendare il paragrafo 19 come segue:

«"Nave cisterna per prodotti chimici" è una nave da carico costruita o adattata ed adibita al trasporto salla rinfusa di qualsiasi prodotto chimico liquido elencato, con uguale validità, sia nel:

1) Capitolo 17 del Codice Internazionale per la Costruzione e l'Equipaggiamento delle Navi adibite al trasporto alla rinfusa di Prodotti Chimici Pericolosi, adottato dal Comitato per la Sicurezza Marittima con la risoluzione MSC.4 (48), come può essere emendato dall'Organizzazione. Tale codice sarà d'ora in avanti denominato 'il Codice Internazionale per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici' (the International Bulk Chemical Code);

che nel:

2) Capitolo VI del Codice per la Costruzione e l'Equipaggiamento delle Navi che trasportano alla rinfusa Prodotti Chimici Pericolosi, adottato dall'Assemblea dell'Organizzazione con la risoluzione A.212 (VII), come è stato o puo essere emendato dall'Organizzazione. Tale Codice sarà d'ora in avanti denominato 'il Codice per il trasporto alla rinfusa di Prodotti Chimici' (the Bulk Chemical Code).».

Emendare il paragrafo 20 come segue:

«"Nave per il trasporto gas" è una nave da carico costruita, o adattata, ed adibita al trasporto alla rinfusa di qualsiasi gas liquefatto o altro prodotto elencato sia nel:

.1 Capitolo 19 del Codice Internazionale per la Costruzione e l'Equipaggiamento delle Navi adibite al trasporto alla rinfusa di Gas Liquefatti, dottato dal Comitato per la Sicurezza Marittima con la risoluzione MSC.5 (48), come puo essere emendato dall'Organizzazione. Tale Codice sarà d'ora in avanti denominato 'il Codice Internazionale per le navi trasporto gas' (the International Gas Carrier Code);

che nel:

.2 Capitolo XIX del Codice per la Costruzione e l'Equipaggiamento delle Navi adibite al trasporto alla rinfusa di Gas Liquefatti, adottato dall'Assemblea dell'Organizzazione con la risoluzione A328 (IX), come è stato o più essere emendato dall'Organizzazione. Tale Codice sarà d'ora in avanti denominato 'il Codice per le Navi trasporto Gas' (Gas Carrier Code).

È valido sia l'uno che l'altro elenco.».

Regola 4

Lunghezza allagabile nelle navi da passeggeri

Al paragrafo 1, riga 3 cancellare «andd» ed inserire «and».

Regola 5

Permeabilità nelle navi da passeggeri

Correggere il paragrafo 4.1 come segue:

«4.1 Nel caso fosse richiesta una compartimentazione speciale, come alla Regola 6.5, la permeabilità media uniforme per la porzione della nave a proravia o a poppavia dello spazio per l'apparato motore deve essere calcolata con la formula: 95 35 b/v

in cui:

b = Volume degli spazi situati al di sotto della linea limite e al di sopra dell'orlo superiore dei madieri, del doppio fondo o dei gavoni cisterna, a seconda dei casi, adattati ed adibiti a spazi per le merci, depositi di carbone o combustibile liquido, magazzini, locali bagagli e posta, depositi delle catene e cisterne per l'acqua dolce, a proravia o a poppavia dello spazio per l'apparato motore;

e

v = Volume totale della porzione della nave al di sotto della linea limite a proravia o a poppavia dello spazio per l'apparato motore.

Regola 6

Lunghezza ammissibile dei compartimenti nelle navi da passeggeri

Al paragrafo 2.2, riga 2 cancellare «seervice» ed inserire «service».

Sostituire l'intestazione della sezione 5 con: «Criteri speciali di compartimentazione per le navi che applicano le norme della Regola III/20.1.2.».

Inserire i nuovi paragrafi 5.3 e 5.4 come segue:

«5.3 Nel calcolo delle curve per la lunghezza allagabile dovranno essere impiegate le speciali disposizioni riguardanti la permeabilità, fornite alla Regola 5.4.

5.4 Qualora l'Amministrazione si ritenga soddisfatta che, con riguardo alla natura e alle condizioni dei viaggi, le altre disposizioni previste dal presente capitolo e da quello II-2 siano state sufficientemente osservate, le prescrizioni di questo paragrafo possono essere tralasciate.».

Regola 41

Fonte principale di energia elettrica e impianti di illuminazione

Al paragrafo 1.3, riga 3 inserire «di rotazione» dopo «direzione».

Regola 42

Fonte di emergenza di energia elettrica nelle navi da passeggeri

Emendare il comma 2.1.1 come segue:

«.1 ad ogni punto di riunione, di imbarco e al di sopra delle murate come previsto dalle Regole III/11.4 e III/15.7».

Inserire il nuovo comma 2.1.2, come segue:

«.2 nei corridoi, nelle scale e uscite che danno accesso ai punti di riunione e di imbarco, come previsto dalla Regola II/11.5».

Rinumerare i comma dal 2.1.2 al 2.1.7 nel modo seguente: dal 2.1.3 al 2.1.8.

Al paragrafo 2.3.4, riga 2 cancellare «segnalatori d'incendio manuali» ed inserire «avvisatori di allarme a comando manuale».

Regola 43

Fonte di emergenza di energia elettrica sulle navi da carico

Al paragrafo 1.3, riga 10 cancellare «sppace» ed inserire «space».

Emendare il paragrafo 2.1 come segue:

«2.1 Per una durata di tre ore, l'illuminazione di emergenza ad ogni punto di riunione e di imbarco e sopra le murate, come prescritto dalle Regole III/11.4 e III/15.7».

Al paragrafo 2.4.4, riga 2 cancellare «segnalatori di incendio manuali» ed inserire «avvisatori di allarme a comando manuale».

Regola 49

Comando delle macchine di propulsione dalla plancia

Al paragrafo 3, riga 6 cancellare «il locale macchine» ed inserire «il locale macchine principali», cancellare «la stazione di comando delle macchine» ed inserire «la stazione di comando delle macchine principali».

Al paragrafo 5, riga 3 inserire «dell'elica» dopo «spinta».

Al paragrafo 6.1, riga 1 cancellare «in caso» ed inserire «nel caso».

Al paragrafo 6.2, riga 1 cancellare «in caso» ed inserire «nel caso».

PARTE II

Capitolo II - 2

COSTRUZIONE - PROTEZIONE ANTINCENDIO
RIVELAZIONE ED ESTINZIONE DELL'INCENDIO

Il Capitolo II - 2 della Convenzione è sostituito dal testo capitolo II - 2 allegato alla Risoluzione MSC. 1 (XLV), ulteriormente modificato come segue:

Regola 1

Applicazione

Al paragrafo 1.1, riga 3 cancellare «1 Settembre 1984» ed inserire «1 luglio 1986»

Al paragrafo 1.3.2, riga 2 cancellare «1 settembre 1984» ed inserire «1 luglio 1986».

Sostituire l'intero paragrafo 2 con:

«Salvo esplicite disposizione contrarie, l'Amministrazione garantirà che, per le navi costruite anteriormente al 1 luglio 1986, siano rese operanti quelle prescrizioni che si applicano in base al capitolo II-1 della Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare, del 1974, cosi come modificata dalla risoluzione MSC. 1 (XLV)».

Al paragrafo, righe 4 e 9 cancellare «1 settembre 1984» ed inserire «1 luglio 1986».

Sopprimere la nota a piè di pagina.

Regola 3

Definizioni

Al paragrafo 12 correggere «main and specie rooms» con «mail and specie rooms».

Paragrafo 30, modificare come segue:

«Nave cisterna per prodotti chimici», è una nave cisterna costruita o adattata ed adibita al trasporto alla rinfusa di qualsiasi prodotto liquido di natura infiammabile, elencato, con uguale validità sia nel:

1) Capitolo 17 del Codice Internazionale per la Costruzione e l'Equipaggiamento delle Navi adibite al Trasporto alla Rinfusa di Prodotti Chimici Pericolosi, adottato dal Comitato per la Sicurezza Marittima con la risoluzione MSC. 4 (48), come può essere emendato dall'Organizzazione. Tale codice sarà d'ora in avanti denominato il Codice Internazionale per il trasporto alla rinfusa di Prodotti Chimici (the International Bulk Chemical Code);

che nel:

3) Capitolo VI del Codice per la Costruzione e l'Equipaggiamento delle Navi che trasportano alla rinfusa prodotti Chimici Pericolosi, adottato dall'Assemblea dell'Organizzazione con la risoluzione A.212 (VII), come è stato o puo essere modificato dall'Organizzazione. Tale Codice sarà d'ora in avanti denominato «il Codice per il trasporto alla rinfusa di Prodotti Chimici» (the Bulk Chemical Code).

Emendare il paragrafo 31 come segue:

«Nave per il trasporto gas» è una nave cisterna costruita o adattata, ed adibita al trasporto alla rinfusa di qualsiasi gas liquefatto o di altri prodotti di natura infiammabile, elencati, con pari validità, sia nel:

1) Capitolo 19 del Codice Internazionale per la Costruzione e l'Equipaggiamento delle Navi adibite al trasporto alla rinfusa di Gas liquefatti, adottato dal Comitato per la Sicurezza Marittima con la Risoluzione MSC. 5 (48), come puo essere emendato dall'Organizzazione. Tale Codice sarà d'ora in avanti denominato il Codice Internazionale per le navi trasporto gas (the international Gas Carrier Code);
che nel:

2) Capitolo XIX del Codice per la Costruzione e l'Equipaggiamento delle Navi adibite al trasporto alla rinfusa di Gas Liquefatti, adottato dall'Assemblea dell'Organizzazione con la Risoluzione A.328 (IX), come è stato o può essere emendato dall'Organizzazione. Tale Codice sarà d'ora in avanti denominato "il Codice per le navi trasporto Gas", (Gas Carrier Code)».

Aggiungere un ulteriore paragrafo come segue:

«32 "Zona di carico", è quella parte della nave che contiene le cisterne di carico, le cisterne di decantazione ed i locali per le pompe da carico, compresi i locali per le pompe, le intercapedini, i locali zavorra e gli spazi vuoti adiacenti alle cisterne del carico ed inoltre, le corrispondenti parti di ponte, per tutta la lunghezza e la larghezza della nave, situate sopra le zone suddette».

Regola 4

Pompe da incendio, collettore principale e tubolature d'acqua prese e manichette

Al paragrafo 2.2 riga 2 cancellare «quantity» (quantità) ed inserire «volume» (volume).

Al paragrafo 2.2. riga 3 cancellare «quantities» (quantità) ed inserire "volumes» (volumi).

Regola 6

Estintori d'incendio

Al paragrafo 7, riga 2 cancellare «provideed» ed inserire «Provided».

Regola 7

Sistemazioni per l'estinzione incendi nei locali macchine

Al paragrafo 1.2, righe 1 e 2 cancellare «apparecchio schiumogeno ad aria» ed inserire «apparecchio schiumogeno collegabile ad collettore principale».

Regola 11

Sistemazioni particolari nei locali macchine

Alla prima riga del paragrafo 8 correggere «un impianto automatico di rilevazione e di segnalazione incendi di tipo approvato» come segue: «un impianto fisso di rivelazione e di segnalazione incendi».

Regola 12

Impianto automatico di estinzione ad acqua spruzzata
con localizzazione e segnalazione dell'incendio

Al paragrafo 3 correggere «sppaced» come segue: «spaced».

Regola 13

Impianti fissi di rivelazione e di segnalazione incendi

Al paragrafo 2.1, righe 1, 2, 3 e 5 cancellare «Manual» (manuale/i) ed inserire «manually operated» (a comando manuale).

Regola 14

Impianti fissi di rivelazione e di segnalazione incendi
per locali macchine periodicamente non presidiati

Al paragrafo 1, riga 1 correggere come segue: «Un impianto fisso di rivelazione e di segnalazione incendi di tipo approvato, in accordo con. . . .».

Regola 15

Sistemazioni per gli olii combustibili, gli olii lubrificanti ed altri olii infiammabili

Inserire un nuovo paragrafo 6 come segue:

«6 Proibizione del trasporto di olii infiammabili nelle cisterne dei gavoni di prua.

Gli olii combustibili, gli olii lubrificanti ed altri olii infiammabili non devono essere trasportati nelle cisterne dei gavoni di prua».

Regola 20

Piani per il controllo incendi

Al paragrafo 1, riga 14 e riga 15 cancellare «lingua nazionale» ed inserire «lingua ufficiale dello Stato di cui si batte bandiera».

Regola 26

Resistenza al fuoco delle paratie e dei ponti nelle navi che trasportano più di 36 passeggeri

Al paragrafo 2.2, riga 1 cancellare «al fine di» e sostituire con «per». riga 10 cancellare «number».

Al paragrafo 2.2, (1), riga 4 cancellare «stazioni di controllo e registrazione incendi» e sostituire con «locali per il controllo incendi e stazioni per la registrazione incendi».

Al paragrafo 2,2 (5), riga 3 cancellare «spazio aereo» ed inserire «spazi aerei».

Nella Tavola 26.2, riga 5 cancellare «spazio» ed inserire «spazi».

Regola 27

Resistenza al fuoco delle paratie e dei ponti nelle navi
che non trasportano più di 36 passeggeri

Al paragrafo 4, riga 4 cancellare «stazioni» ed inserire «locali».

Nella Tavola 27.1:

riga 2, colonna 4;

riga 3, colonna 4;

riga 4, colonna 4;

riga 4, colonna 5,

sostituire B — O[e/] con A — O[a/]
A — O[a/] con B — O[e/]

Al paragrafo 4, riga 4 cancellare «questo capitolo» ed inserire «questa parte».

Regola 32

Impianti di ventilazione

Al paragrafo 1.4.3.1, riga 1 cancellare «restricted» (vietato) ed inserire «low» (basso).

Regola 36

Impianti fissi di rivelazione e di segnalazione incendi, impianti automatici ad acqua spruzzata con localizzazione e segnalazione incendi

Su tutte le navi alle quali si applica la presente parte, per ogni singola zona compartimentata, sia verticale che orizzontale, in ogni locale di alloggio e di servizio e, se l'Amministrazione lo ritiene necessario, nelle stazioni di comando - fatta eccezione per quegli spazi che non presentino rischi effettivi di incendio, quali i locali vuoti, i locali igienici, ecc.) devono essere installati, o:

1) un impianto fisso di rivelazione e segnalazione incendi di tipo approvato e conforme alle norme della regola 13, installato e predisposto in modo da rilevare la presenza di incendi in tali locali;

oppure:

2) un impianto automatico ad acqua spruzzata, con localizzazione e segnalazione incendi, di tipo approvato e conforme alle norme della Regola 12, installato e predisposto in modo da rilevare la presenza del fumo nei corridoi, nei cofani scale e nelle vie di sfuggita comprese entro i locali di alloggio».

Regola 37

Protezione dei locali di categoria speciale

«1.4.1 Nei locali di categoria speciale deve essere assicurato un efficiente servizio di ronda. In ciascuno dei locali in cui non viene mantenuta una vigilanza continua contro gli incendi per tutta la durata del viaggio, deve essere installato un impianto fisso di rivelazione e segnalazione incendi di tipo approvato e conforme alle disposizioni della Regola 13. L'impianto fisso di rivelazione incendi deve essere in grado di scoprire rapidamente l'insorgere dell'incendio. La distribuzione e l'ubicazione degli elementi sensibili deve essere esaminata e ritenuta soddisfacente dall'Amministrazione, che dovrà tener conto degli effetti della ventilazione e di altri fattori pertinenti».

Emendare il testo del paragrafo 2.2.1 nel modo seguente:

«2.2.1 Le apparecchiature che possano costituire una sorgente di ignizione dei vapori infiammabili e, in particolare, le apparecchiature e i cavi elettrici, devono essere installati ad un'altezza di almeno 450 mm sopra qualsiasi ponte o piattaforma adattati al trasporto degli autoveicoli e su cui si prevede l'accumulo di vapori esplosivi. Fanno eccezione le piattaforme dotate di aperture di dimensioni sufficienti a consentire la discesa dei vaporti di benzina. Le apparecchiature elettriche installate ad un'altezza superiore ai 450 mm. sopra il ponte o la piattaforma, devono essere di tipo racchiuso e protetto, in modo da impedire la fuoriuscita di scintille. Tuttavia qualora l'Amministrazione consenta l'installazione di apparecchiature e cavi elettrici ad un'altezza inferiore ai 450 mm. sopra il ponte o la piattaforma, per necessità connesse con la sicurezza operativa della nave, le apparecchiature ed i cavi elettrici installati devono essere di tipo approvato per il funzionamento in miscele esplosive di benzina ed aria».

Regola 40

Servizi di ronda, impianti di localizzazione, segnalazione dell'incendio e diffusione dell'allarme

Emendare i paragrafi 1 e 2 nel modo seguente:

«1 Devono essere installati degli avvisatori di incendio a comando manuale, conformi alle disposizioni della Regola 13».

«2 Deve essere previsto un impianto fisso di rivelazione e di segnalazione incendi di tipo approvato».

Regola 42

Struttura

Al paragrafo 1, seconda riga, emendare «ponte» con «ponti».

Regola 49

Limitazioni nell'impiego di materiali combustibili

Emendare il testo del paragrafo 3 nel modo seguente:

«I rivestimenti dei ponti principali, se applicati all'interno dei locali di alloggio e di servizio e delle stazioni di comando, devono essere di materiale approvato, che non prenda facilmente fuoco e non dia luogo a fenomeni di tossicità o ad esplosioni quando esposto a temperature elevate».

Regola 51

Sistemazioni per il combustibile gassoso per uso domestico

Cancellare la virgola ed inserire «for the» (per il) dopo «arrangements» (sistemazioni).

Regola 52

Impianti fissi di rivelazione e di segnalazione incendi, impianto automatico ad acqua spruzzata con localizzazione e segnalazione dell'incendio

Emendare i primi tre paragrafi nel modo seguente:

«1 Sulle navi nelle quali è adottato il metodo IC, in tutti i corridoi, le scale e le vie sfuggita delle zona alloggi, devono essere installati un impianto fisso di rivelazione e di segnalazione di incendi di tipo approvato, e conforme alle disposizioni della Regola 13, che sia predisposto in modo da determinare la presenza di fumo, e degli avvisatori d'incendio a comando manuale.

2 Sulle navi nelle quali viene adottato il metodo IIC, deve essere installato un impianto di estinzione incendi automatico ad acqua spruzzata, con localizzazione e segnalazione dell'incendio, di tipo approvato, rispondere alle relative norme della Regola 12, predisposto in modo da garantire la sicurezza dei locali di alloggio, dei magazzini e dei locali di servizio, fatta eccezione per gli spazi che presentino rischi limitati di incendio, quali quelli vuoti, quelli igienici, ecc. Devono essere inoltre installati un impianto fisso di rivelazione e di segnalazione incendi di tipo approvato, rispondente alle disposizioni della Regola 13, predisposto in modo da rilevare la presenza di fumo e degli avvisatori d'incendio a comando manuale in tutti i corridoi, i cofani scale e le vie di sfuggita comprese entro la zona alloggi.

3 Sulle navi nelle quali viene adottato il metodo IIIC, deve essere installato un impianto fisso di rivelazione e segnalazione incendi di tipo approvato e conforme alle disposizioni della Regola 13, predisposto in modo da rilevare l'insorgere di un incendio in tutti i locali di alloggio e di servizio, ad eccezione di quelli che presentano rischi limitati di incendio, quali gli spazi vuoti, i locali igienici, ecc.».

Sopprimere il paragrafo 4

Regola 53

Sistemazioni per la protezione contro gli incendi nei locali del carico

Al paragrafo 1.3, riga 4, cancellare «by» ed inserire «with». correggere la prima frase del paragrafo 2.1 nel modo seguente:

«Deve essere installato un impianto fisso di rivelazione e disegnalazione incendi di tipo approvato».

Sostituire il paragrafo 2.4.2 con quanto segue:

«2 E consentita, in alternativa, l'installazione di un'apparecchiatura elettrica ad un'altezza superiore ai 450 mm. dal ponte o da ciascuna piattaforma per autoveicoli (ad eccezione delle piattaforme dotate di aperture di dimensioni tali da permettere la discesa dei vapori di benzina), tipo racchiuso e protetto in modo da impedire la scarica di scintille, a condizione che l'impianto di ventilazione sia progettato e funzioni in modo da garantire una continua aereazione dei locali del carico al ritmo di almeno 10 ricambi d'aria all'ora, per tutto il tempo che gli autoveicoli sono a bordo».

Regola 54

Prescrizioni particolari per le navi che trasportano merci pericolose

Alla tabella 54.2, nota f, correggere «oltre a quelli enumerati» nel modo seguente: «... oltre a soddisfare i requisiti enumerati ...». Correggere la prima frase del paragrafo 2.3 nel modo seguente: «In tutti i locali da carico chiusi, comprese le zone di ponte coperte destinate agli autoveicoli, deve essere installato un impianto fisso di rivelazione e di segnalazione incendi di tipo approvato».

Regola 55

Applicazione

Emendare il paragrafo 2 nel modo seguente: «Qualora si intenda trasportare carichi liquidi diversi da quelli a cui si fa riferimento al paragrafo 1 o gas liquefatti che comportano ulteriori rischi di incendio, devono essere previste misure addizionali di sicurezza, che ottengano il benestare dell'Amministrazione. Devono essere tenute in debito conto, a seconda dei casi, le prescrizioni del Codice Internazionale per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici, del Codice per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici, del Codice Internazionale per le Navi Trasporto gas, e del Codice per le Navi Trasporto Gas».

Emendare il paragrafo 6 nel modo seguente: «Le navi cisterna per prodotti chimici e le navi trasporto gas devono osservare le prescrizioni di questa Parte, salvo quando sono previste sistemazioni alternative o integrative equivalenti, che soddisfino l'Amministrazione. Devono essere tenute in debito conto, a seconda dei casi, le prescrizioni del Codice Internazionale per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici, del Codice per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici, del Codice Internazionale per le Navi trasporto Gas e del Codice per le Navi Trasporto Gas».

Regola 56

Ubicazione e separazione dei locali

Sostituire il testo completo della regola con quanto segue:

«1 I locali macchine devono essere collocati a poppavia delle cisterne per il carico e delle cisterne di decantazione ed anche a poppavia dei locali pompe per il carico e delle intercapedini, ma non necessariamente a poppavia dei depositi per il combustibile. Ciascun locale macchine deve essere isolato dalle cisterne per il carico e dalle cisterne di decantazione mediante intercapedini, i locali per le pompe del carico, i depositi per il combustibile o le casse per la zavorra fissa. I locali pompe, contenenti le pompe e i loro accessori per lo zavorramento delle intercapedini adiacenti alle cisterne per il carico, alle cisterne di decantazione nonché alle pompe per il travaso del combustibile sono da considerarsi, ai fini della presente regola, come equivalenti ad un locale per le pompe da carico, purché tali locali presentino lo stesso livello di sicurezza prescritto per i locali destinati alle pompe da carico.

Tuttavia, la parte inferiore del locale pompe può essere adattata ad alloggio delle pompe stesse all'interno di locali macchine di categoria A, purché l'altezza del cielo del recesso non superi, in generale, un terzo dell'altezza di costruzione sopra la chiglia: fanno eccezione le navi di portata lorda inferiore o pari a 25.000 tonnellate, allorché si possa dimostrare che tale altezza non sia sufficiente per motivi di facilità di accesso e di soddisfacente sistemazione delle tubolature. In tal caso, l'amministrazione può autorizzare la creazione di un recesso di altezza maggiore, ma che non superi comunque la metà dell'altezza di costruzione sopra la chiglia.

2 I locali di alloggio, le stazioni principali di controllo del carico le stazioni di comando ed i locali di servizio, (esclusi i cassoni isolati destinati alle apparrecchiature per il maneggio del carico) devono essere situati a poppavia di tutte le cisterne per il carico, le cisterne di decantazione, i locali pompe da carico e le intercapedini che isolano le cisterne stesse dai locali macchine, ma non necessariamente a poppavia dei depositi per il combustibile. Non occorre tener conto di un recesso creato in conformità con le prescrizioni del paragrafo 1, allorché viene determinata l'ubicazione dei suddetti locali.

3 Tuttavia, qualora lo si reputi necessario, i locali alloggio, le stazioni comando, i locali macchine, ad esclusione di quelli di categoria A, ed i locali di servizio possono essere ubicati a proravia della zona di carico, purché essi siano isolati dalle cisterne per il carico e dalle cisterne di decantazione mediante intercapedini, locali pompe da carico, depositi per il combustibile o casse per la zavorra fissa ed a condizione che presentino un pari livello di sicurezza e che le sistemazioni antincendio siano ritenute sufficientemente accessibili ed adeguate da parte dell'Amministrazione.

Inoltre, se lo considera necessario per la sicurezza della navigazione o della nave, l'Amministrazione può consentire che i locali macchine che alloggino motori a combustione interna, che non siano però motori principali di propulsione con una potenza superiore ai 375 kw, possano essere ubicati a proravia della zona di carico, a condizione che le sistemazioni siano conformi alle prescrizioni di questo paragrafo.

4 Soltanto per le navi da carico misto:

1) Le cisterne di decantazione devono essere circondate da intercapedini, salvo quando i confini delle suddette cisterne di decantazione, dove i residui possono essere trasportati nel corso di viaggi a carico secco, sono costituiti dallo scafo, dal ponte di carico principale dalla paratia del locale per le pompe del carico o dai depositi per il combustibile. Tali intercapedini non devono avere apertura di collegamento con un doppio fondo, un tunnel di tubazioni, un locale pompe od altro spazio chiuso. Devono essere previsti dei mezzi per il riempimento d'acqua delle intercapedini e per il loro svuotamento.

Quando la cisterna di decantazione confina con la paratia del locale pompe per il carico, il locale pompe non deve avere aperture di collegamento con un doppio fondo, un tunnel per le tubazioni o altro spazio chiuso; tuttavia possono essere consentite delle aperture, purché queste siano provviste di portelli di chiusura a viti e a tenuta di gas.

2) Devono essere previsti dei mezzi di intercettazione delle tubazioni che collegano i locali pompe con le cisterne di decantazione a cui si fa riferimento al paragrafo 4.1. I sistemi per isolare le cisterne consisteranno in una valvola seguita da una flangia a occhiale, oppure in un innesto con le adeguate flange cieche. Tale sistemazione deve essere adiacente alle cisterne stesse ma quando ciò non risulta logico o praticabile, essa può essere ubicata all'interno del locale pompe, direttamente dopo il punto in cui le tubazioni attraverso la paratia. Deve essere previsto un impianto separato per il pompaggio e le tubazioni per poter scaricare il contenuto delle cisterne di decantazione direttamente sopra il ponte scoperto quando la nave è in assetto di carico secco.

3) I boccaporti ed i portelli di accesso per la pulizia delle cisterne di decantazione sono consentiti soltanto sul ponte scoperto e devono essere dotati di dispositivi di chiusura. Tali dispositivi di chiusura devono essere provvisti di meccanismi di bloccaggio che siano sotto il controllo dell'ufficiale responsabile, salvo quando essi consistano in piastre avvitate con bulloni distanziati a tenuta d'acqua.

4) Quando esistono delle cisterne laterali per il carico le tubazioni per il carico del combustibile situate sotto il ponte devono essere installate all'interno di dette cisterne. Tuttavia l'Amministrazione può consentire che le suddette tubazioni siano collocate in appositi condotti che permettano una adeguata pulizia e ventilazione e che soddisfino le prescrizioni dell'Amministrazione stessa. Quando le cisterne laterali per il carico non esistano le tubazioni per il carico del combustibile situate sotto il ponte devono essere collocate in appositi condotti.

5) Qualora sia dimostrato che la sistemazione di un posto di navigazione sopra la zona di carico sia necessaria, essa deve essere prevista unicamente per scopi di navigazione e deve essere separata dal ponte delle cisterne per il carico da uno spazio aperto di altezza pari ad almeno 2 m. Inoltre, la protezione antincendio di tale posto di navigazione deve essere identica a quella richiesta per le stazioni di comando alla Regola 58.1 e 58.2 e, se del caso, da altre disposizioni contenute in questa parte.

6) Devono essere previsti dei mezzi per evitare che le perdite di carico liquido sul ponte penetrino nei locali di alloggio e di servizio. Ciò può essere realizzato mediante la sistemazione di una mastra fissa, continua da una murata all'altra e di altezza adeguata. Particolare attenzione deve essere prestata alle sistemazioni connesse con la caricazione da poppa.

7) Le delimitazioni esterne delle sovrastrutture e delle tughe che ospitano gli alloggi, inclusi i ponti a sbalzo che sostengono tali alloggi, devono essere coibentate con la classe A-60, per tutte le parti che fronteggiano la zona di carico e per tre metri a poppavia del fronte di confine. Per quanto riguarda le fiancate di tali sovrastrutture e tughe, tale isolamento deve estendersi in altezza per quanto l'Amministrazione lo reputi necessario.

8.1) Gli ingressi, le prese d'aria e le aperture dei locali di alloggio, di servizio e delle stazioni di comando non devono essere realizzati di fronte alla zona di carico. Essi devono essere ubicati sulla paratia trasversale che non fronteggia la zona di carico, oppure sui lati fuori bordo delle sovrastrutture o delle tughe, ad una distanza pari ad almeno il 4% della lunghezza della nave, ma a non meno di tre metri dal limite della sovrastruttura o della tuga che fronteggia la zona di carico. Tale distanza, tuttavia non occorre sia superiore ai 5 m.

8.2) Non è consentito installare porte entro i limiti precisati al paragrafo 8.1, tuttavia l'Amministrazione può autorizzare l'installazione di porte in quei locali che non diano accesso diretto ai locali di alloggio, di servizio o alle stazioni di comando. Detti locali possono essere stazioni di controllo del carico, cambuse e magazzini. Allorché tali porte vengono installare in locali situati a poppavia della zona di carico, le delimitazioni del locale devono essere coibentate con la classe A-60, ad eccezione della delimitazione che si trova di fronte alla zona di carico. Possono essere sistemate delle piastre bullonate per consentire la rimozione dei macchinari entro i limiti stabiliti al paragrafo 8.1. Entro i detti limiti, possono realizzarsi le porte e le finestre della timoneria, purché siano progettate in modo da assicurare una rapida tenuta stagna ai gas ed ai vapori della timoneria stessa.

8.3) Le finestre ed i portellini situati di fronte alla zona di carico e sulle fiancate delle sovrastrutture e delle tughe, entro i limiti specificati al paragrafo 8.1, devono essere di tipo fisso (non apribile) Tali finestre e portellini nel primo ordine sul ponte principale devono essere muniti, dal lato interno di portelli di chiusura in acciaio o in altro materiale equivalente».

Regola 58

Resistenza al fuoco delle paratie e dei ponti

Nella tavola 1, nota, b/ riga 1 - cancellare «b» ed inserire «b/». Al paragrafo 4, riga 4 cancellare «queste Prescrizioni» ed inserire «questa parte».

Regola 59

Sfogo spurgo, degasificazione e ventilazione

Al paragrafo 2:

riga 16 cancellare «gas» ed inserire «vapore»;

riga 18 cancellare «gas» ed inserire «vapore»;

righe 16, 17 e 18: il testo compreso dalla parola «quando» alla parola «livello» (when - level) fa parte del paragrafo 2 e deve essere messo a margine di tale paragrafo.

Emendare il paragrafo 3.3 nel modo seguente:

Nella terza frase correggere: «a cui si fa riferimento alla Regola 56.1» nel seguente modo: «a cui si fa riferimento alla Regola 56.4».

Nella quarta frase emendare «zona cisterne per il carico», con: «zona di carico».

Regola 61

Impianti fissi d'estinzione incendi a schiuma per il ponte

Al paragrafo 1 correggere: «area delle cisterne per il carico», con «area del ponte delle cisterne per il carico».

Al paragrafo 2 correggere: «area delle cisterne per il carico» con: «area di carico» nella seconda frase.

Al paragrafo 3.1 correggere: «area del ponte di carico» con: «area del ponte delle cisterne per il carico».

Al paragrafo 7, nella prima e nella seconda frase, correggere: «ponte di carico» con: «ponte delle cisterne per il carico».

Al paragrafo 8, terza riga, emendare: «400 l.» come segue: "400 l/min». Nella quarta frase correggere: «qualsiasi area del ponte delle cisterne per il carico» come segue: «qualsiasi parte dell'area del ponte delle cisterne per il carico».

Regola 62

Impianti a gas inerte

Al paragrafo 1 cancellare: «non fllammable» ed inserire «non flammable».

Al paragrafo 9.1, righe 2 e 3 cancellare «19.2» e «10.3» ed inserire rispettivamente «19.3» e «19.4».

Al paragrafo 10.2 correggere «area delle cisterne di carico» come segue: «area di carico».

Sostituire il paragrafo 14.1 con quanto segue:

«14.1 Devono essere previsti uno o più dispositivi per interrompere il vuoto di pressione di modo che le cisterne da carico non subiscano:

1. una pressione positiva superiore alla pressione di collaudo della cisterna stessa nel caso in cui si effettuasse il carico alla massima portata prevista e tutti gli altri scarichi rimanessero chiusi;

e:

2. una pressione negativa inferiore a 700 mm. di colonna d'acqua nel caso in cui il carico venisse scaricato alla massima portata prevista delle pompe da carico e le soffianti del gas inerte andassero in avaria.

Tali dispositivi devono essere installati sul collettore di mandata del gas inerte, a mano che essi non vengano installati nell'impianto di spurgo previsto dalla Regola 59.1 oppure sulle singole cisterne del carico».

Al paragrafo 20.2 emendare l'ultima riga come segue: «12, 13.1, 13.2 e 14.2».

PARTE III

Capitolo III

L'attuale testo del capitolo III va sostituito con il seguente:

MEZZI DI SALVATAGGIO ED INSTALLAZIONI

Parte A - *Generalità*

Regola 1

Applicazione

1) Il presente capitolo, salvo esplicite disposizioni contrarie, si applica alle navi la cui chiglia è stata impostata o che si trovano ad un equivalente stadio di costruzione alla data del 1° luglio 1986 o successivamente.

2) Agli effetti del presente capitolo, con la definizione «un equivalente stadio di costruzione» si intende lo stadio in cui:

.1 ha inizio la costruzione identificabile con una specifica nave; e

.2 è cominciata, per quella nave, la sistemazione sullo scalo di almeno 50 tonnellate o dell'1% in peso del materiale strutturale stimato necessario, assumendo il minore dei due valori.

3) Agli effetti del presente capitolo:

.1 con l'espressione «navi costruite» si intende «navi la cui chiglia è stata impostata o la cui costruzione si trova ad uno stadio equivalente»;

.2 con l'espressione «tutte le navi» si intende: «le navi costruite il 1° luglio o precedentemente o successivamente a tale data»; le espressioni «tutte le navi passeggeri» e «tutte le navi da carico» vanno interpretate di conseguenza;

.3 una nave da carico, indipendentemente dalla data di costruzione, qualora venga trasformata in nave da passeggeri, deve essere considerata come una nave da passeggeri costruita alla data in cui tale trasformazione ha inizio.

4) Per le navi costruite anteriormente al 1° luglio 1986, l'Amministrazione deve:

.1 assicurarsi che, ferme restando le disposizioni del paragrafo 4.2 e 4.3, siano soddisfatte le norme che si applicano alle navi nuove o già esistenti in base al Capitolo III della Convenzione Internazioale per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare, del 1974, in vigore anteriormente al 1° luglio 1986;

.2 esaminare i mezzi di salvataggio ed i dispositivi a bordo delle navi che non soddisfano le prescrizioni a cui si fa riferimento al paragrafo 4.1, al fine di assicurare il sostanziale adeguamento ai suddetti requisiti nella maniera più pratica e ragionevole e nel minor tempo possibile;

.3 assicurarsi che quando su tali navi vengano sostituiti i dispositivi o i mezzi di salvataggio, oppure le navi stesse subiscano riparazioni, trasformazioni o modifiche di particolare importanza che comportino sostituzioni o aggiunte dei mezzi o dei dispositivi esistenti, detti mezzi o dispositivi di salvataggio risultino, per quanto ragionevole e praticamente attuabile, rispondenti ai requisiti del presente Capitolo. Tuttavia, se viene sostituito un mezzo di salvataggio senza che sia rimpiazzato il suo dispositivo di messa in mare, o viceversa, il mezzo di salvataggio o il dispositivo per la messa in mare possono essere dello stesso tipo di quelli da rimpiazzare;

.4 approvare la fornitura dei mezzi di salvataggio pevisti in conformità al paragrafo 6. L'Amministrazione può ammettere che detti mezzi di salvataggio, installati a bordo anteriormente al 1° luglio 1991, non corrispondano a tutti i requisiti indicati nel presente capitolo, purché essi si mantengano in soddisfacenti condizioni di funzionamento;

.5 assicurarsi che, salvo per quanto prescritto in materia di mezzi di salvataggio e dispositivi per la messa in mare al paragrafo 4.3, i mezzi ed i dispositivi rimpiazzati od installati il 1° luglio 1991 o successivamente, vengano valutati, collaudati ed approvati secondo le norme delle Regole 4 e 5.

5) Le navi costruite anteriormente al 1° luglio 1986 debbono soddisfare le prescrizioni delle Regole 8, 9, 10, 18 e 25, come pure quelle delle Regole 19, per quanto applicabile.

6) Le navi costruite anteriormente al 1° luglio 1986 debbono soddisfare le prescrizioni delle Regole 6.2.3, 6.2.4, 21.3, 21.4, 26.3, 27.2, 27.3 e 30.2.7, entro e non oltre il 1° luglio 1991

Regola 2

Esenzioni

1) L'Amministrazione può, se ritiene che le condizioni del viaggio o di riparo del percorso siano tali da rendere l'applicazione di qualsiasi specifica prescrizione del presente capitolo non ragionevole, ne necessaria, esentare dall'osservanza di tali prescrizioni singole navi o categorie di navi che, nel corso del loro viaggio non procedano ad una distanza superiore a 20 miglia dalla costa più vicina.

2) Nel caso di navi da passeggeri che vengano impiegate in servizi speciali per il trasporto di un gran numero di passeggeri come nel caso di trasporto di pellegrini, l'Amministrazione, se ritiene inattuabile l'applicazione delle prescrizioni del presente capitolo, può esonerare tali navi dall'osservare le norme suddette, purché esse si attengano integralmente alle disposizioni del:

.1 Regolamento allegato all'Accordo del 1971 sulle navi passeggeri che effettuino servizi speciali;

.2 Regolamento allegato al Protocollo del 1973 sulle prescrizioni per i locali delle navi passeggeri che effettuino servizi speciali.

Regola 3

Definizioni

Agli effetti del presente Capitolo, salvo esplicite disposizioni contrarie:

1 «Marittimo abilitato» è una persona in possesso di un certificato di idoneità per i mezzi di salvataggio, rilasciato o riconosciuto valido dall'Amministrazione in conformità alle norme della Convenzione Internazionale sugli Standards di Formazione, Abilitazione e Servizio di Guardia per i marittimi; oppure una persona che è in possesso di certificato rilasciato o riconosciuto valido dall'Amministrazione di uno Stato non facente parte della Convenzione, ai medesimi fini di quello della Convenzione.

2 «Localizzazione» indica la determinazione del punto in cui si trovano i superstiti o i mezzi di salvataggio.

3 «Scala da imbarco» è la scala prevista alle stazioni di imbarco ai mezzi di salvataggio per consentire un sicuro accesso a detti mezzi dopo la loro messa in mare.

4 «Messa in mare a galleggiamento libero» indica quel metodo di ammainare in acqua il mezzo di salvataggio per cui il mezzo viene rilasciato automaticamente dalla nave che affonda ed è immediatamente pronto all'uso.

5 «Messa in mare a caduta libera» indica quel metodo di calare in acqua il mezzo di salvataggio per cui il mezzo viene rilasciato al completo di persone e dotazioni a bordo e lasciato cadere in mare senza alcun dispositivo di trattenuta.

6 «Tenuta di immersione» è un indumento protettivo che riduce la perdita del calore corporeo di chi lo indossa immerso in acqua fredda.

7 «Apparecchiatura gonfiabile» è un mezzo che realizza il galleggiamento mediante camere d'aria non rigide, riempite di gas e che è tenuto normalmente sgonfio fino al momento dell'impiego.

8 «Apparecchiatura gonfiata» è un mezzo che realizza il galleggiamento mediante camere d'aria non rigide, riempite di gas e che è mantenuto costantemente gonfio e pronto all'uso.

9 «Installazione o dispositivo per la messa in mare» indica un mezzo per calare in acqua, in sicurezza, un mezzo di salvataggio o un'imbarcazione di soccorso, dalla sua sistemazione a bordo.

10 «Lunghezza» significa il 96% della unghezza totale misurata su una linea di galleggiamento situata all'85% dell'altezza di costruzione minima, calcolata dalla faccia superiore della chiglia, oppure la lunghezza dalla faccia prodiera del dritto di prora fino all'asse di rotazione del timone su quella linea di galleggiamento, se quest'ultima lunghezza risulta maggiore. Per le navi progettate con un'inclinazione della chiglia, la linea di galleggiamento su cui tale lunghezza è calcolata, deve essere parallela alla linea di galleggiamento di progetto.

11 «Altezza di costruzione»:

.1 «Altezza di costruzione» è la distanza verticale misurata tra la parte superiore della chiglia e la parte superiore del baglio del ponte di bordo libero a murata. Sulle navi in legno o a struttura mista, tale distanza verticale viene misurata dalla battuta della chiglia. Se la forma della parte inferiore della sezione maestra è cava, o esistano garbi di notevole spessore, tale distanza viene misurata dal punto in cui il prolungamento della tangente alla parte piatta del fondo interseca i lati della chiglia.

2 Sulle navi con trincarino arrotondato, l'altezza di costruzione viene calcolata fino all'intersezione delle linee, fuori ossatura, del ponte e del fasciame, prolungate come se il trincarino avesse forma angolare.

3 Nel caso in cui il ponte di bordo libero presenti degli scalini e la sovrastruttura del ponte si estenda oltre il punto in cui dovrebbe essere determiata l'altezza di costruzione, quest'ultima in tal caso viene misurata in corrispondenza di una linea di riferimento ottenuta prolungando la parte inferiore del ponte parallelamente alla parte rialzata.

12 «Mezzo o dispositivo di salvataggio di tipo nuovo» è un mezzo o dispositivo di salvataggio che presenta caratteristiche nuove, non tutte comprese nelle prescrizioni del presente capitolo, ma che garantisce un livello di sicurezza pari o superiore.

13 «Imbarcazione di emergenza» indica un'imbarcazione costruita per soccorrere persone in pericolo e per dirigere i mezzi di salvataggio.

14 «Recupero» indica il recupero a bordo, in sicurezza, dei naufraghi sopravvissuti.

15 «Materiale retroriflettente» indica un materiale che riflette in direzione opposta un raggio di luce diretto sulla sua superficie.

16 «Viaggio internazionale breve» indica un viaggio internazionale nel corso del quale una nave non si allontana più di 200 miglia da un porto o luogo in cui possano essere sbarcati in sicurezza i passeggeri e l'equipaggio. La distanza dall'ultimo porto di scalo del Paese in cui il viaggio ha inizio ed il porto di destinazione finale, come pure il viaggio di ritorno non devono superare le 600 miglia. Il porto di destinazione finale è l'ultimo porto di scalo nel programma di viaggio in cui la nave inizia il suo viaggio di ritorno verso il Paese da cui è partita.

17 «Mezzo di salvataggio» è un mezzo in grado di provvedere alle vite delle persone in pericolo dal momento dell'abbandono della nave.

18 «Ausilio per la protezione termica» è un sacco o indumento confezionato in materiale impermeabile a bassa conduttività termica.

Regola 4

Valutazione, collaudo ed approvazione dei mezzi e dei dispositivi di salvataggio

1) Salvo quanto previsto ai paragrafi 5 e 6, i mezzi ed i dispositivi di salvataggio prescritti dal presente capitolo devono essere approvati dall'Amministrazione.

2) Prima di concedere la sua approvazione ai mezzi ed ai dispositivi di salvataggio, l'Amministrazione deve assicurarsi che essi:

.1 vengano sottoposti a dei controlli per verificare che rispondamno alle prescrizioni del presente Capitolo, in conformità alle Raccomandazioni dell'Organizzazione (*);

oppure:

.2 abbiano superato positivamente, a soddisfazione dell'Amministrazione, prove sostanzialmente equivalenti a quelle specificate dalle predette raccomandazioni.

3) L'Amministrazione, prima di approvare mezzi e dispositivi di tipo nuovo, deve assicurarsi che essi:

.1 raggiungano dei livelli di sicurezza uniformati, almeno equivalenti a quelli prescritti in questo capitolo e che siano stati esaminati e valutati in conformità alle raccomandazioni dell'Organizzazione (**);

.2 abbiano superato positivamente, a soddisfazione dell'Amministrazione, una valutazione e dei controlli sostanzialmente equivalenti alle suddette raccomandazioni.

4) Le procedure adottate dall'Amministrazione per l'approvazione devono comprendere altresì le condizioni alle quali detta approvazione viene prorogata o revocata.

5) Prima di accettare mezzi ed installazioni di salvataggio non preventivamente approvati dall'Amministrazione, la stessa deve accertarsi che detti mezzi ed installazioni rispondano ai requisiti del presente capitolo.

6) I mezzi ed i dispositivi richiesti dal presente capitolo, per i quali non siano previste alla parte C disposizioni particolareggiate, devono risultare soddisfacenti per l'Amministrazione.

(*) Si fa riferimento alla «Raccomandazione sul controllo dei mezzi di salvataggio», che deve essere sottoposta al vaglio dell'Assemblea dell'Organizzazione per l'adozione, nel corso della sua 13ma sessione.

(**) Si fa riferimento al «Codice di pratica della valutazione, del controllo e dell'approvazione dei nuovi prototipi dei mezzi e dei dispositivi di salvataggio», che deve essere sottoposto al vaglio dell'Assemblea dell'Organizzazione, per l'adozione, nel corso della sua 13ma sessione.

Regola 5

Collaudi in fase di produzione

L'Amministrazione deve assicurarsi che i mezzi di salvataggio vengano sottoposti a prove e collaudi in fase di produzione, tali da accertare che i mezzi prodotti abbiano gli stessi requisiti del prototipo approvato.

Parte B - *Prescrizioni per le navi*

Sezione I - Navi da passeggeri e navi da carico

Regola 6

Comunicazioni

1) I paragrafi 2.3 e 2.4 si applicano a tutte le navi. Nel caso di navi costruite anteriormente al 1° luglio 1986, i paragrafi 2.3 e 2.4 si applicano entro e non oltre il 1° luglio 1991.

2) *Apparecchiature radio di salvataggio.*

2.1 Apparecchio radio portatile per mezzi di salvataggio:

2.1.1 Deve essere previsto un apparecchio radio portatile per mezzi di salvataggio, con i requisiti prescritti dalla Regola IV/14. Detto apparecchio radio deve essere tenuto pronto all'uso in luogo riparato e di facile accesso, per essere imbarcato durante un'emergenza su qualsiasi mezzo di salvataggio; salvo nel caso di navi che abbiano imbarcazioni di salvataggio sistemate in posizioni distanti a prua e a poppa, l'apparecchio radio portatile deve essere tenuto pronto all'uso in prossimità delle imbarcazioni di salvataggio più distanti dal trasmettitore principale di bordo.

2.1.2 Le prescrizioni del paragrafo 2.1.1 possono non essere vincolanti, se un apparecchio radio viene sistemato, secondo le disposizioni della Regola IV/13, in un'imbarcazione di salvataggio situata su ognuno dei due lati della nave o in un'imbarcazione di salvataggio con la messa a mare poppiera, di cui alla Regola 26.1.2.1.

2.1.3 Nel caso di navi adibite a viaggi di durata tale che, a parere dell'Amministrazione, l'apparecchio radio portatile per natanti di salvataggio non risulti necessario, l'amministrazione può consentirne la dispensa.

2.2 Apparecchi radiotelegrafici per imbarcazioni di salvataggio:

Sulle navi da passeggeri adibite a viaggi internazionali che non siano viaggi internazionali brevi:

.1 quando il numero complessivo delle persone presenti a bordo sia superiore a 199 ma inferiore a 1500, almeno un'imbarcazione di salvataggio prescritta dalla Regola 20.1.1.1 deve essere dotata di un apparecnio radiotelegrafico in possesso dei requisiti richiesti dalla Regola IV/13;

.2 quando il numero complessivo delle persone a bordo è uguale o superiore a 1500, almeno un'imbarcazione di salvataggio per ogni lato della nave deve essere così equipaggiata.

2.3 Radiofaro per la segnalazione in emergenza della posizione di un'imbarcazione di salvataggio:

Su ogni lato della nave deve essere imbarcato un radiofaro a comando manuale per la segnalazione, in emergenza, della posizione di un mezzo di salvataggio, in conformità a quanto prescritto alla Regola IV/14.1. Detti radiofari devono essere sistemati in modo da poterli rapidamente imbarcare a bordo di qualsiasi mezzo di salvataggio che non sia una zattera di salvataggio o le zattere di salvataggio di cui alla Regola 26.1.4.

2.4 Apparecchio radiotelefonico ricetrasmittente:

2.4.1 Un apparecchio radiotelefonico ricetrasmittente, rispondente alle prescrizioni della Regola IV/14.3 deve essere previsto per assicurare le comunicazioni interne tra i mezzi di salvataggio, le comunicazioni tra i mezzi di salvataggio e la nave ed infine tra la nave e le imbarcazioni di emergenza. Non è necessario che sia reso disponibile un apparecchio per ogni mezzo di salvataggio, tuttavia devono essere previsti almeno tre apparecchi per ciascuna nave. La disposizione suddetta la si può soddisfare con altro tipo di apparecchio già impiegato a bordo, purché le sue caratteristiche non siano incompatibili con i requisiti della Regola IV/14/3.

2.4.2 Nel caso di navi costruite anteriormente al 1° luglio 1986, detto apparecchio deve unicamente rispondere alle prescrizioni sulle frequenze di cui alla Regola IV/14.3.

3) *Segnali di soccorso.*

Devono essere imbarcati e sistemati sul ponte di comando, o in prossimità di esso, non meno di 12 razzi a paracadute, conformi alle prescrizioni della Regola 35.

4) *Comunicazioni entrobordo e impianti di allarme.*

4.1 Deve essere previsto un sistema di emergenza costituito da un'attrezzatura sia fissa che mobile o di entrambi i tipi, per la ricetrasmissione delle comunicazioni tra le stazioni di controllo dell'emergenza, i punti di riunione, le stazioni di imbarco e le posizioni strategiche a bordo.

4.2 Deve essere previsto un impianto di allarme generale per l'emergenza, rispondente ai requisiti della Regola 50; esso deve essere utilizzato per richiamare i passeggeri e l'equipaggio ai punti di riunione e per dare inizio alle operazioni previste nel ruolo d'appello. L'impianto deve essere integrato da altoparlanti o da altri mezzi di comunicazione idonei.

Regola 7

Mezzi di salvataggio individuali

2) *Salvagenti anulari.*

1.1 I salvagenti anulari, per essere conformi alle prescrizioni della Regola 31.1, devono:

.1 essere distribuiti in sistemazioni che ne consentano il pronto impiego, intervallate opportunamente lungo i due lati della nave e per quanto possibile su tutti i ponti scoperti lungo le fiancate; almeno uno deve essere collocato in prossimità della poppa;

.2 essere conservati in modo da poter essere rapidamente sganciati e, in nessun caso, assicurati in modo permanente.

1.2 Almeno un salvagente anulare per ogni lato della nave deve essere collegato con una sagola galleggiante rispondente alle prescrizioni della Regola 31.4, di lunghezza pari ad almeno due volte l'altezza rispetto all'acqua del suo posto di sgombero alla minima immersione di navigazione, oppure 30 mt, secondo quale delle due lunghezze è maggiore.

1.3 Non meno della metà del numero complessivo dei salvagenti anulari esistenti a bordo deve essere provvisto di luci ad accensione automatica rispondenti alle prescrizioni della Regola 31.2. Almeno due di questi salvagenti con le luci, devono ssere inoltre dotati di segnali fumogeni ad attivazione automatica, come prescritto dalla Regola 31.3. Essi devono poter essere lanciati rapidamente dal ponte di comando; detti salvagenti con luci e quelli con luci e segnali fumogeni devono essere uniformemente distribuiti su ogni lato della nave e non devono essere quelli provvisti di sagole galleggianti di cui alle disposizioni del paragrafo 1.2.

1.4 Ogni salvagente deve essere marcato a lettere maiuscole dell'alfabeto romano con il nome della nave e del suo porto di immatricolazione.

2) *Giubbetti di salvataggio.*

2.1 Deve essere previsto un giubbetto di salvataggio individuale per ogni persona presente a bordo, come prescritto alla Regola 32.1 o 32.2, ed inoltre:

.1 deve esservi a bordo un numero di giubbetti adatti a dei bambini, pari ad almeno il 10% del numero dei passeggeri, oppure un numero maggiore, per garantire la disponibilità di un giubbetto per ogni bambino;

.2 deve essere imbarcato un numero sufficiente di giubbetti di salvataggio per il personale di guardia e per l'uso alle stazioni di imbarco sui mezzi di salvataggio situate più lontano.

2.2 I giubbetti di salvataggio devono essere conservati in posti di sgombero facilmente accessibili e la loro posizione deve essere chiaramente indicata. Laddove, per particolari sistemazioni della nave, i giubbetti previsti in conformità al paragrafo 2.1 possano risultare inaccessibili, si devono prendere provvedimenti alternativi, a soddisfazione dell'Amministrazione, eventualmente incrementando in maniera opportuna il numero dei giubbetti stessi.

3) *Tenuta da immersione.*

3.1 Una tenuta da immersione, di taglia adeguata, secondo le prescrizioni della Regola 3.3, deve essere disponibile per ogni persona assegnata all'equipaggio delle imbarcazioni di emergenza.

Regola 8

Ruolo d'appello e norme per l'emergenza

1) La presente regola si applica a tutte le navi.

2) Nell'eventualità di un'emergenza, devono essere fornite ad ogni persona imbarcata delle istruzioni chiare da seguire.

3) Copie dei ruoli d'appello rispondenti ai requisiti della Regola 53 devono essere esposte in punti ben visibili per tutta la nave, compreso il ponte di comando, la sala macchine e gli alloggi riservati all'equipaggio.

4) Copie illustrate delle istruzioni nelle diverse lingue devono essere poste nelle cabine passeggeri ed essere affisse in modo ben visibile nei punti di riunione ed in altri locali destinati ai passeggeri, allo scopo di informare gli stessi su:

.1 qual'è il loro punto di riunione;

.2 le operazioni essenziali che ciascuno di essi deve compiere in caso di emergenza;

.3 il modo di indossare correttamente il giubbetto di salvataggio.

Regola 9

Istruzioni operative

1) La presente Regola si applica a tutte le navi.

2) Manifesti e cartelli devno essere collocati in prossimità o sui mezzi di salvataggio ed i loro dispositivi di comando della messa in mare, ed essi devono:

.1 illustrare lo scopo ed il funzionamento dei dispositivi di comando e le procedure per azionarli, fornendo le relative istruzioni ed avvertenze;

.2 essere facilmente visibili con un'illuminazione di emergenza;

.3 usare simboli conformi alle raccomandazioni dell'Organizzazione.

Regola 10

Guida dei mezzi di salvataggio e loro supervisione

1) La presente regola si applica a tutte le navi.

2) Deve essere previsto, a bordo, personale addestrato sufficiente per riunire ed assistere le persone non addestrate.

3) Deve essere previsto un numero sufficiente di membri dell'equipaggiamento, che possono essere sia ufficiali di coperta che marittimi abilitati, in grado di mettere in funzione i mezzi di salvataggio ed i dispositivi per la messa a mare necessari affinché tutte le persone a bordo possano abbandonare la nave.

4) Il comando di ogni mezzo di salvataggio di cui è previsto l'uso deve esere assegnato a un ufficiale di coperta o ad un marittimo abilitato. Tuttavia l'Amministrazione, tenuto debito conto della natura del viaggio, del numero delle persone presenti a bordo e delle caratteristiche della nave, può consentire che, in luogo del suddetto personale qualificato, assumano il comando delle zattere di salvataggio persone pratiche della loro manovra e del loro funzionamento. Nel caso delle imbarcazioni di salvataggio, deve essere designato anche un secondo in comando.

5) La persona al comando di un mezzo di salvataggio deve avere una lista del personale di bordo assegnato al suo mezzo e deve assicurarsi che l'equipaggio ai suoi ordini conosca i propri doveri. Sulle imbarcazioni di salvataggio, anche il secondo in comando deve avere il ruolo del personale ad esse assegnato.

6) Le imbarcazioni di salvataggio che trasportino un apparecchio radiotelegrafico, secondo quanto prescritto alla Regola 6.2.2., devono avere a bordo un addetto, in grado di farlo funzionare.

7) Ogni mezzo di salvataggio a motore deve avere a bordo un addetto capace di mettere in funzione il motore e di provvedere alle sue riparazioni minori.

8) Il comandante della nave deve assicurarsi che sia stata effettuata una distribuzione equa del personale addestrato, di cui ai paragrafi 2, 3 e 4, tra tutti i mezzi di salvataggio in dotazione.

Regola 11

Punti di riunione e sistemazione di imbarco

1) Le imbarcazioni e le zattere di salvataggio per cui sono previsti dei dispositivi di messa a mare di tipo approvato, devono essere sistemate il più vicino possibile ai locali di alloggio e di servizio.

2) I punti di riunione devono essere ubicati in prossimità delle stazioni di imbarco. Ogni punto di riunione deve avere spazio sufficiente ad accogliere le persone designate a radunarvisi.

3) I punti di riunione e le stazioni di imbarco devono essere facilmente raggiungibili dai locali di alloggio e dai luoghi di lavoro.

4) I punti di riunione e le stazioni di imbarco devono essere adeguatamente illuminati dall'impianto alimentato dalla fonte d'emergenza di energia elettrica, prescritta dalla Regola II-1/42 o II-1/43, come più idoneo.

5) I corridoi, le scale e le uscite che danno accesso ai punti di riunione e alle stazioni di imbarco devono essere illuminati. L'impianto di illuminazione deve poter essere alimentato dalla fonte di emergenza di energia elettrica prescritta dalla Regola II-1/42 oppure II-1/43, come più idoneo.

6) I punti di riunione e le stazioni di imbarco per i mezzi di salvataggio messi a mare con le gru, devono essere sistemate in modo da consentire che delle barelle possano essere imbarcate sui mezzi di salvataggio.

7) Deve essere disponibile per ogni stazione di messa a mare o per ogni due stazion contigue, una scala a tarozzi rispondente alle prescrizioni della Regola 48.7, che arrivi, senza interruzioni in una sola lunghezza, dal ponte fino alla linea di galleggiamento, alla minima immersione di navigazione, quando la nave è in sfavorevoli condizioni di assetto longitudinale ed è sbandata non meno di 15° su di un lato o sull'altro. Tuttavia, l'Amministrazione può consentire di sostituire le biscaggine con altri dispositivi di imbarco sui mezzi di salvataggio messi a mare. In tal caso, vi deve essere almeno una scala a tarozzi su ciascun lato della nave. Altri dispositivi di imbarco possono essere consentiti per le zattere di salvataggio di cui alla Regola 26.1.4.

8) Ove necessario, devono essere forniti i mezzi occorrenti per accostare alla nave i mezzi di salvataggio ammainati con le gru e mantenerli accostati per consentire alle persone di imbarcarvisi in sicurezza.

Regola 12

Stazioni per la messa a mare

Le stazioni di messa a mare devono essere ubicate in posizioni tali da garantire che la messa a mare si compia in sicurezza, evitando, in particolare, le eliche e le parti ripide e sporgenti dello scafo facendo in modo che, per quanto possibile, i mezzi di salvataggio possano essere calati perpendicolarmente lungo i fianchi della nave, ad eccezione dei mezzi costruiti per la messa a mare a caduta libera. Se posizionate verso prua, dette stazioni devono essere ubicate a poppavia della paratia di collisione, in luogo riparato, e l'Amministrazione deve, al riguardo, curare in modo particolare la robustezza del dispositivo di messa a mare.

Regola 13

Sistemazione dei mezzi di salvataggio sulla nave

1) Ciascun mezzo di salvataggio deve essere sistemato:

.1 in modo da non interferire, esso o il suo dispositivo di messa a mare, con la manovra di qualsiasi altro mezzo di salvataggio o imbarcazione di emergenza, effettuata in altra stazione per la messa in mare;

.2 più vicino possibile alla superficie dell'acqua, per quanto ciò possa essere attuato in sicurezza. Nel caso di un mezzo di salvataggio, diverso dalle zattere, che sia previsto per il lancio fuori bordo, esso deve trovarsi in posizione tale, nella sua postazione di imbarco, da risultare almeno due metri sopra la superficie dell'acqua, quando la nave è in condizioni di massimo carico e di assetto sfavorevoli ed è inclinata di 20° su di un lato o sull'altro, oppure inclinata orizzontalmente fino all'angolo in cui il trincarino del ponte scoperto viene sommerso, a seconda di quale angolo sia minore;

.3 in stato di continuo approntamento, tale che due soli membri dell'equipaggio possano in meno di 5 minuti svolgere tutti i preparativi per l'imbarco e la messa a mare;

.4 al completo di dotazioni, come prescritto dal presente Capitolo;

.5 per quanto possibile, in una posizione sicura e protetta anche da eventuali danni provocati dal fuoco e dalle esplosioni.

2) Le imbarcazioni di salvataggio di cui è prevista la calata in mare lungo i fianchi della nave, devono essere ubicate il più lontano possibile dalle eliche. Sulle navi da carico di lunghezza pari o superiore agli 80 m., ma inferiore a 120 m., ogni imbarcazione deve risultare sistemata in modo che la sua estremità poppiera non disti meno della sua intera lunghezza a proravia delle eliche. Sulle navi da carico di lunghezza pari o superiore ai 120 m. e sulle navi da passeggeri di lunghezza pari o superiore agli 80 m., ogni imbarcazione deve risultare sistemata in modo che la sua estremità poppiera non disti meno di 1,5 volte la sua lunghezza a proravia delle eliche. Quando attuabile, la nave deve essere attrezzata in modo che le imbarcazioni di salvataggio, nella loro sistemazione a bordo, siano protette dai danni provocati dal mare grosso.

3) Le imbarcazioni devono essere sistemate a bordo agganciate ai loro dispositivi di messa a mare.

4) Oltre a soddisfare i requisiti delle Regole 23 e 29, le zattere di salvataggio devono essere sistemate in modo da consentire il loro sganciamento manuale dalle ritenute di sicurezza.

5) Le zattere ammainate con le gru devono essere sistemate nel raggio di azione dei ganci di sollevamento, a meno che non sia previsto un sistema di spostamento che ne consenta il loro posizionamento sotto i ganci, anche nelle condizioni di assetto di rollio e di beccheggio previste al paragrafo 1.2, e che possa operare con la nave in moto o in mancanza di energia.

6) Le zattere di salvataggio predisposte per il lancio fuoribordo devono essere sistemate in modo da poterle prontamente trasferire per l'ammainata su ciascun lato della nave, a meno che non vi siano, già sistemate su ciascun lato della nave, delle zattere di capacità aggregata, come richiesto dalla Regola 26.1, in grado di essere calate in acqua indifferentemente da un lato o dall'altro della nave.

Regola 14

Sistemazione delle imbarcazioni di emergenza sulla nave

Le imbarcazioni di emergenza devono essere sistemate:

.1 in stato di continuo approntamento per essere calate in acqua in non più di 5 minuti;

.2 in posizione adatta all'ammainata ed al recupero a bordo;

.3 in maniera che né l'imbarcazione, né il suo dispositivo di messa a mare interferiscano con la manovra di un mezzo di salvataggio in altra stazione di messa a mare;

.4 se l'imbarcazione è anche di salvataggio, in modo conforme alle prescrizione della Regola 13.

Regola 15

Disposizione di messa a mare e di recupero a bordo dei mezzi di salvataggio

1) Devono essere previsti, per tutti i mezzi di salvataggio, degli impianti di messa a mare e di recupero rispondenti alle prescrizioni della Regola 48, ad eccezione:

.1 dei mezzi di salvataggio su cui si possa salire da una postazione sul ponte situata ad un'altezza inferiore ai 4,5 m. rispetto alla superficie del mare, alla minima immersione di navigazione e che:

1.1 abbiano un peso non superiore a 185 kg; oppure

1.2 siano sistemati per essere calati in mare direttamente dalla posizione di stivaggio, in sfavorevoli condizioni di assetto longitudinale, fino a 10° di beccheggio e con la nave sbandata trasversalmente di almeno 20° su un lato o l'altro;

.2 dei mezzi di salvataggio aventi un peso non superiore ai 185 kg e che siano in eccedenza alla dotazione di mezzi di salvataggio sufficienti per il 200% del totale delle persone presenti a bordo.

2) Ogni imbarcazione di salvataggio deve esere provvista di un dispositivo capace di eseguire la manovra di messa a mare e di recupero a bordo dell'imbarcazione stessa.

3) Il dispositivo di messa a mare e di recupero deve essere costruito in modo tale che chi effettua la manovra sulla nave possa sempre vedere il mezzo di salvataggio durante la calata in acqua e, per le imbarcazioni di salvataggio, anche durante tutta l'operazione di recupero a bordo.

4) Per tutti i mezzi di salvataggio similari, imbarcati su di una nave, deve essere usato un unico tipo, approvato, di impianti per la messa a mare.

5) La preparazione e la manovra di ciascun mezzo di salvataggio ad ogni stazione di messa a mare, non deve interferire con la rapida preparazione ed analoga manovra contemporanea di un mezzo di salvataggio o imbarcazione di emergenza in altra stazione di messa a mare.

6) I cavi di manovra, se impiegati, devono essere di lunghezza sufficiente a far raggiungere l'acqua ai mezzi di salvataggio quando la nave è alla minima immersione di navigazione, in condizioni di assetto longitudinale sfavorevoli e sbandata trasversalmente di almeno 20° su un lato o l'altro.

7) Per tutta la durata della preparazione e della messa a mare il mezzo di salvataggio, il suo dispositivo di ammainata e lo specchio d'acqua in cui esso viene calato devono essere adeguatamente illuminati da un impianto alimentato da una fonte di emergenza di energia elettrica, come prescritto dalla Regola II-1/42 o II-1/43, a seconda dei casi.

8) Debbono essere previsti dei mezzi atti ad impedire lo scarico di acqua all'interno dei mezzi di salvataggio durante la fase di abbandono della nave.

9) Se può esservi pericolo che un mezzo di salvataggio possa venire danneggiato dalle alette stabilizzatrici del rollio, debbono essere disponibili dei mezzi, azionati da una fonte di energia di emergenza, per far rientrare entrobordo le alette stesse; debbono esservi degli indicatori in plancia per segnalare la posizione delle alette stabilizzatrici.

10) Quando vi sono a bordo delle imbarcazioni di salvataggio rispondenti ai requisiti delle Regole 42 e 43, deve essere sitemata una coppia di gru, dotata di almeno due penzoli di salvataggio di lunghezza sufficiente a raggiungere l'acqua quando la nave è alla minima immersione di navigazione, in condizioni sfavorevoli di assetto longitudinali e con non meno di 20° di sbandamento trasversale su di un lato o l'altro.

Regola 16

Dispositivi di imbarco, messa a mare e recupero delle imbarcazioni di emergenza

1) I dispositivi per l'imbarco a bordo e la messa a mare delle imbarcazioni di emergenza devono essere tali da consentire che un'imbarcazione di emergenza sia ammainata in acqua e vi si possa salire nel minor tempo possibile.

2) Se l'imbarcazione di emergenza è uno dei mezzi di salvataggio della nave, i dispositivi di imbarco e la stazione di messa a mare devono rispondere alle prescrizione delle Regole 11 e 12.

3) Il dispositivo di messa a mare deve soddisfare le prescrizioni della Regola 15. Tuttavia, tutte le imbarcazioni di emergenza debbono poter essere ammainate, utilizzando se necessario delle barbette, con la nave in moto, a velocità fino a 5 nodi in acque calme.

4) Deve essere possibile il rrecupero rapido a bordo delle imbarcazioni di emergenza al completo delle dotazioni e delle persone loro assegnate. Se l'imbarcazione di emergenza è anche di salvataggio, deve essere possibile recuperarla rapidamente a bordo allorché è carica della dotazione di un'imbarcazione di salvataggio e dell'equipaggio approvato per un'imbarcazione di emergenza, di almeno sei persone.

Regola 17

Apparecchi lancia-sagole

Deve essere disponibile un apparecchio lancia-sagole rispondente alle prescrizioni della Regola 49.

Regola 18

Addestramento all'abbandono della nave ed esercitazioni

1) La presente Regola si applica a tutte le navi.

2) *Manuali.*

Un manuale di istruzioni, rispondente alle prescrizioni della Regola 51, deve essere previsto in ogni locale mensa e di ricreazione dell'equipaggio o in ciascuna cabina.

3) *Riunioni addestrative ed esercitazioni.*

3.1 Ciascun membro dell'equipaggio deve partecipare ogni mese ad almeno un'esercitazione di abbandono della nave e ad una esercitazione di incendio. Le esercitazioni per l'equipaggio evono aver luogo entro 24 ore dalla partenza della nave dal porto, se più del 25% dell'equipaggio non ha preso parte, nel mese precedente ad esercitazioni di abbandono della nave e ad esercitazioni di incendio, a bordo di quella stessa nave. L'Amministrazione può consentire a quelle classi di navi per le quali quanto sopra non sia attuabile, di seguire norme addestrative diverse, purché almeno equivalenti.

3.2 Sulle navi da passeggeri in servizio per viaggi internazionali che non siano brevi, l'appello dei passeggeri per le esercitazioni deve aver luogo entro le 24 ore dall'imbarco. I passeggeri devono essere addestrati all'uso dei giubbetti di salvataggio ed alle operazioni da compiere in caso di emergenza. Se, successivamente allo svolgimento di una esercitazione, un piccolo numero di passeggeri si imbarca ad un porto, sarà sufficiente richiamare la loro attenzione sulle istruzioni per l'emergenza previste dalle Regole 8.2 e 8.4, senza effettuare altra esercitazione.

3.3 Sulle navi adibite a viaggi internazionali brevi, se, al momento della partenza non ha avuto luogo alcuna riunione di addestramento per i passeggeri, si deve richiamare l'attenzione degli stessi sulle istruzioni prescritte alla Regole 8.2 e 8.4.

3.4 Ogni esercitazione di abbandono della nave deve comprendere le seguenti operazioni:

.1 radunare i passeggeri e l'equipaggio ai punti di riunione con il segnale d'allarme prescritto dalla Regola 6.4.2, assicurandosi che abbiano compreso l'ordine di abbandono della nave specificato nel ruolo di appello;

.2 presentarsi ai punti di riunione e prepararsi a svolgere i compiti descritti nel ruolo d'appello;

.3 controllare che i passeggeri e i membri dell'equipaggio siano convenientemente vestiti;

.4 controllare che i giubbetti di salvataggio siano indossati correttamente;

.5 ammainare almeno una imbarcazione di salvataggio dopo aver effettuato tutta la preparazione necessaria alla messa a mare;

.6 mettere in moto e far funzionare il motore dell'imbarcazione di salvataggio;

.7 mettere in funzione le gru per la messa a mare delle zattere.

3.5 Imbarcazioni di salvataggio diverse debbono essere ammainate a turno, come indicato al comma 3.4.5, nel corso di esercitazioni successive.

3.6 Le esercitazioni debbono essere condotte, per quanto possibile, come se vi fosse un'emergenza reale.

3.7 Ciascun mezzo di salvataggio deve essere messo a mare con a bordo il suo equipaggio e fatto manovrare in acqua almeno una volta ogni tre mesi nel corso di una esercitazione di abbandono della nave. L'Amministrazione può consentire alle navi in servizio su viaggi internazionale brevi, di non mettere a mare le imbarcazioni di salvataggio sistemate sul fianco d'ormeggio in porto per le quali lo schema e l'orario di servizio impediscono la messa a mare di imbarcazioni su quel lato. In tal caso, tuttavia, le suddette imbarcazioni debbono essere ammainate fuori bordo almeno una volta ogni tre mesi e messe a mare almeno una volta l'anno.

3.8 Per quanto ciò sia opportuno ed attuabile, le imbarcazioni di emergenza, ad eccezione di quelle che sono anche imbarcazioni di salvataggio, debbono essere messe a mare con il loro equipaggio a bordo e manovrate in acqua almeno una volta al mese. In tutti i casi, questa prescrizione deve essere attuata almeno una volta ogni tre mesi.

3.9 Allorché le esercitazioni di messa a mare di imbarcazioni di salvataggio e di emergenza vengano effettuate con la nave in moto, esse debbono svolgersi solo in acque riparate, a causa dei rischi che esse comportano, sotto la supervisione di un ufficiale esperto in tale tipo di esercitazioni.

3.10 Tutte le volte che ha luogo un'esercitazione di appello o di abbandono della nave, debbono essere provate le luci dell'impianto di illuminazione di emergenza.

4) *Addestramento ed istruzioni a bordo.*

4.1 L'addestramento e le istruzioni sull'uso dei mezzi e delle dotazioni di salvataggio della nave, compresa la preparazione e la manovra delle imbarcazioni, deve essere fornito al più presto possibile e, comunque, non più tardi di due settimane dopo l'arrivo di un nuovo membro dell'equipaggio a bordo. Tuttavia, se il nuovo membro dell'equipaggio proviene da un ruolo di marittimi assegnati a turno su quella particolare nave, il predetto addestramento deve essere praticato non più tardi di due settimane dal primo imbarco.

4.2 L'addestramento nell'impiego dei mezzi di salvataggio della nave e per la sopravvivenza in mare deve essere praticato con gli stessi intervalli delle esercitazioni. L'addestramento individuale può comprendere parti diverse del sistema di salvataggio di una nave, ma il complesso del sistema di salvataggio, inclusi i mezzi e le dotazioni, deve essere spiegato per intero, nel giro di due mesi. Ciascun membro dell'equipaggio deve ricevere istruzioni comprendenti (ma che non si limitino soltanto a ciò):

.1 il funzionamento e la manovra delle zattere gonfiabili;

.2 i problemi di ipotermia, pronto soccorso nei casi di ipotermia e le diverse procedure per il pronto soccorso per altre cause;

.3 delle speciali istruzioni per l'impiego dei mezzi di salvataggio in condizioni di mare e metereologiche particolarmente avverse.

4.3 L'addestramento a bordo nell'uso delle zattere messe a mare con le gru deve aver luogo ad intervalli di non più di quattro mesi su tutte le navi fornite di tali apparecchiature. Tutte le volte che ciò sia praticabile, tale addestramento deve prevredere il gonfiaggio e l'ammainata fuori bordo di una zattera. Detta zattera può essere una zattera speciale adibita al solo addestramento, che non faccia parte della dotazione complessiva di salvataggio della nave. In tal caso la zattera deve essere contrassegnata in maniera evidente.

5) *Registrazioni.*

Le date in cui vengono effettuate le esercitazioni di appello, i particolari delle esercitazioni di abbandono della nave, delle esercitazioni di incendio, delle esercitazioni su altri mezzi di salvataggio e l'addestramento a bordo devono essere registrati nel giornale di bordo, secondo ciò che l'Amministrazione possa prescrivere. Se una esercitazione completa o un ciclo addestrativo non vengono svolti alle date previste, deve essere annotato un richiamo, sul giornale di bordo, che specifichi le circostanze ed il tipo di esercitazione o addestramento svolto.

Regola 19

Prontezza operativa, manutenzione ed ispezioni

1) La presente regola si applica a tutte le navi. Si devono osservare le prescrizioni del paragrafo 3 e quelle del paragrafo 6.2 sulle navi costruite anteriormente al 1° luglio 1986, per quanto praticabile.

2) *Prontezza operativa.*

Tutti i mezzi di salvataggio devono essere in perfette condizioni di funzionamento e pronti all'uso immediato, dalla partenza dal porto e per tutta la durata del viaggio.

3) *Manutenzione.*

3.1 Devono essere fornite delle istruzioni per la manutenzione a bordo dei mezzi di salvataggio secondo quanto prescritto alla regola 52 e detta manutenzione deve essere effettuata conformemente a tali istruzioni.

3.2 L'Amministrazione può accettare, in luogo delle istruzioni di cui al precredente paragrafo 3.1, un programma di manutenzione pianificato a bordo della nave, purché esso comprenda le prescrizioni della Regola 52.

4) *Manutenzione dei cavi di manovra della messa a mare.*

I cavi di manovra per la messa a mare devono essere girati da cima a fondo ad intervalli non superiori ai 30 mesi e devono essere rinnovati, quando ciò sia necessario a causa del loro deterioramento, ad intervalli non superiori a 5 anni, secondo quale intervallo sia minore.

5) *Pezzi di ricambio e dotazioni per le riparazioni.*

A bordo devono essere disponibili delle dotazioni di pezzi di rispetto e di riparazione necessari ai mezzi di salvataggio e ai loro componenti che abbisognano di sostituzione periodica a causa del logorio.

6) *Ispezioni settimanali.*

Settimanalmente devono essere effettuati i seguenti controlli ed ispezioni:

.1 visita oculare a tutti i mezzi di salvataggio, alle imbarcazioni di emergenza e ai loro dispositivi di messa a mare, assicurandosi che siano pronti all'uso;

.2 tutti i motori delle imbarcazioni di salvataggio e di emergenza debbono essere messi in moto a marcia avanti e a marcia indietro per almeno tre minuti, purché la temperatura ambiente sia superiore a quella minima prevista per la loro accensione. L'Amministrazione può esentare, in casi particolari, le navi costruite anteriormente al 1° luglio 1986 dall'osservanza di questa prescrizione;

.3 deve essere provato il sistema generale di allarme per la segnalazione di un emergenza.

7) *Ispezioni mensili.*

Sulla base della lista di prescrizione di cui alla regola 52.1, debbono essere effettuate delle ispezioni mensili ai mezzi di salvataggio, compreso l'equipaggiamento delle imbarcazioni, per assicurarsi che essi siano al completo ed in perfetto stato. Un rapporto dell'ispezione svolta deve essere trascritto sul giornale di bordo.

8) *Revisione dei mezzi di salvataggio gonfiabili: zattere, imbarcazioni di emergenza e giubbetti di salvataggio.*

8.1. Tutte le zattere gonfiabili ed i giubbetti di salvataggio gonfiabili devono essere revisionati:

.1 ad intervalli non superiori a 12 mesi. Tuttavia, se ciò sia ritenuto ragionevole ed opportuno, l'Amministrazione può prolungare tale periodo a 17 mesi.

.2 presso una stazione di servizio che sia competente per la loro revisione, che disponga di adeguate attrezzature ed impieghi soltanto personale opportunamente addestrato (*).

8.2 Tutte le riparazioni e le manutenzioni delle imbarcazioni di emergenza gonfiabili debbono essere effettuate seguendo le istruzioni della casa produttrice. Le riparazioni di emergenza possono essere eseguite a bordo della nave, quelle permanenti debbono invece essere effettuate presso una stazione di servizio approvata.

9) *Revisione periodica dei dispositivi automatici di sganciamento di tipo idrostatico.*

I dispositivi di sganciamento di tipo idrostatico debbono essere revisionati:

.1 ad intervalli non superiori a 12 mesi. Tuttavia, nei casi in cui ciò sia ritenuto opportuno e ragionevole, l'Amministrazione può prolungare tale periodo fino a 17 mesi;

.2 presso una stazione di servizio competente per la revisione, che disponga di attrezzature idonee ed impieghi soltanto personale opportunamento addestrato.

Sezione II - Navi da passeggeri

(Prescrizioni aggiuntive)

Regola 20

Mezzi di salvataggio ed imbarcazioni d'emergenza

1) *Mezzi di salvataggio.*

1.1. Le navi da passeggeri adibite a viaggi internazionali, che non siano viaggi internazionali brevi, devono avere a bordo:

1. delle imbarcazioni di salvataggio rispondenti alle prescrizioni delle regole 42,43 o 44 su ciascun lato della nave, di capacità sufficiente ad accogliere almeno il 50% del numero totale delle persone presenti a bordo. L'amministrazione può consentire la sostituzione di imbarcazione di salvataggio con zattere di salvataggio di equivalente capacità complessiva, purché non rimangano, su ciascun lato della nave, imbarcazioni di salvataggio in numero minore di quelle capaci di accogliere il 37,5% del numero totale delle persone imbarcate. Le zattere devono corrispondere ai requisiti di cui alle Regole 39 e 40 e devono essere servite da dispositivi di messa a mare distribuiti in egual numero su ciascun lato della nave; ed

2. in aggiunta, zattere di salvataggio corrispondenti alle prescrizioni delle Regole 39 e 40, di capacità complessiva sufficienti ad accogliere almeno il 25% del numero totale delle persone imbarcate. Tali zattere devono essere servite da almeno un dispositivo di messa a mare per ciascun lato della nave, che può essere lo tesso previsto in conformità al paragrafo 1.1.1, oppure un dispositivo equivalente di tipo approvato, in grado di essere impiegato su entrambi i lati. In tal caso tuttavia lo stivaggio di queste zattere non deve necessariamente rispondere alle prescrizioni della Regola 13.5.

1.2. Le navi da passeggeri in servizio per viaggi internazionali brevi e che siddisfino agli speciali criteri di compartimentazione prescritti alla regola II-1/6.5 devono avere:

1. delle imbarcazioni di salvataggio rispondenti alle prescrizioni delle regole 42, 43 oppure 44, distribuite uniformemente, per quanto possibile, su ciascun lato della nave e di capacità complessiva sufficiente ad accogliere almeno il 30% del numero totale delle persone imbarcate, e, inoltre delle zattere di salvataggio, rispondenti alle re-

---

(*) Si fa riferimento alle «Raccomandazioni per le condizioni di approvazione delle stazioni di servizio per le zattere gonfiabili», adottate dall'Organizzazione con la Risoluzione A.333 (IX).

gole 39 e 40, di capacità complessiva tale che, sommandosi alle capacità delle imbarcazioni, l'insieme dei mezzi di salvataggio permetta di accogliere tutte le persone imbarcate. Le zattere debbono essere servite da dispositivi di messa a mare distribuiti in egual numero su ciascun lato della nave; e

2. in aggiunta, delle zattere rispondenti ai requisiti delle regole 39 e 40, di capacità complessiva tale da accogliere almeno il 25% del numero totale delle persone imbarcate. Le predette zattere debbono essere servite da almeno un dispositivo di messa a mare per ciascun lato. Tale dispositivo può corrispondere a quello previsto in ottemperanza al paragrafo 1.2.1, oppure essere equivalente, di tipo approvato, ed in grado di essere impiegato su entrambi i lati. Tuttavia non è necessario che la sistemazione a bordo di queste zattere sia conforme alle prescrizioni della Regola 13.5.

1.3. Le navi da passeggeri in servizio su viaggi internazionali brevi e non soddisfacenti agli speciali criteri di compartimentazione prescritti dalla Regola II-1/6.5, devono avere a bordo dei mezzi di salvataggio che rispondano ai requisiti del paragrafo 1.1.

1.4. Tutti i mezzi di salvataggio necessari per l'abbandono della nave da parte di tutte le persone presenti a bordo, devono essere in grado di essere messi a mare al completo delle persone e dell'equipaggiamento, entro 30 minuti dal momento in cui è stato dato il segnale di abbandono nave.

1.5. Le navi da passeggeri di stazza lorda inferiore a 500 tonnellate, sulle quali il numero totale delle persone presenti a bordo non supera le 200, possono, invece di corrispondere ai requisiti dei paragrafi 1.1, 1.2 od 1.3, soddisfare alle prescrizioni seguenti:

1. Devono avere, su ciascun lato, delle zattere di salvataggio rispondenti alle prescrizioni delle Regole 39 e 40, di capacità complessiva tale da accogliere il numero totale delle persone presenti a bordo.

2. A meno che le zattere richieste al precedente paragrafo 1.5.1 possano essere agovolmente trasferite per la messa a mare su entrambi i lati della nave, debbono essere previste, in aggiunta, altre zattere, di modo che la loro capacità complessiva, su ciascun lato, sia sufficiente ad accogliere il 150% delle persone a bordo.

3. Se l'imbarcazione di emergenza richiesta al paragrafo 2.2 è anche un'imbarcazione di salvataggio rispondente ai requisiti delle Regole 42, 43 o 44, essa può essere conteggiata nella capacità complessiva di cui al paragrafo 1.5.1, purché la capacità totale disponibile su ciascun lato sia di almeno il 150% del numero totale delle persone a bordo.

4. Nel caso che uno qualsiasi dei mezzi di salvataggio si perda o sia reso inservibile, devono rimanere sufficienti mezzi di salvataggio, disponibili per l'impiego su ciascun lato della nave, che siano in grado di accogliere tutte le persone presenti a bordo.

2) *Imbarcazioni d'emergenza.*

2.1. Le navi da passeggeri di stazza lorda pari o superiore alle 500 tonnellate devono avere a bordo almeno una imbarcazione d'emergenza per lato, che corrisponda ai requisiti della Regola 47.

2.2. Le navi da passeggeri di stazza lorda inferiore alle 500 tonnellate devono avere a bordo almeno un'imbarcazione d'emergenza conforme ai requisiti della Regola 47.

2.3. Una imbarcazione di salvataggio può essere accettata come imbarcazione d'emergenza purché possieda i requisiti richiesti ad una imbarcazione d'emergenza.

3) *Guida delle zattere di salvataggio.*

3.1. Il numero delle imbarcazioni e delle zattere presenti a bordo delle navi da passeggeri, deve essere tale da assicurare, in caso di abbandono della nave da parte di tutti i passeggeri, che non più di salvataggio o d'emergenza.

Regola 21

Mezzi di salvataggio individuali

1) *Salvagenti anulari.*

1.1. Una nave da passeggeri deve avere a bordo un numero di salvagenti anulari soddisfacenti alle prescrizioni delle regole 7.1. e 31, non inferiore a quello indicato nella tabella sottoriportata.

Lunghezza della nave in metri	Minimo numero di salvagenti anulari
Inferiore a 60	8
Da 60 a meno di 120	12
Da 120 a meno di 180	18
Da 180 a meno di 240	24
Da 240 in su	30

1.2. Sulle navi da passeggeri di lunghezza inferiore ai 60 metri non vi debbono essere meno di sei salvagenti anulari provvisti di luci autoattivanti, nonostante quanto prescritto alla Regola 7.1.3.

2. *Giubbetti di salvataggio.*

In aggiunta ai giubbetti richiesti dalla Regola 7.2, tutte le navi da passeggeri debbono avere a bordo un numero di giubbetti corrispondenti ad almeno il 5% del numero totale delle persone presenti. Detti giubbetti debbono essere situati in posizione ben visibile sul ponte o presso i punti di riunione.

3. *Luci per giubbetti di salvataggio.*

3.1. Il presente paragrafo si applica a tutte le navi da passeggeri. Sulle navi da passeggeri costruite anteriormente al 1° luglio 1986, le prescrizioni di questo paragrafo si devono applicare entro e non oltre il 1° luglio 1991.

3.2. Sulle navi da passeggeri in servizio su viaggi internazionali, che non siano viaggi internazionali brevi, ogni giubbotto di salvataggio deve essere munito di una luce corrispondente alle prescrizioni della Regola 32.3.

4. *Tenuta da immersione ed indumenti per la protezione termica.*

4.1. Il presente paragrafo si applica a tutte le navi da passeggeri. Per le navi da passeggeri costruite prima del 1° luglio 1986, le prescrizioni di questo paragrafo si devono applicare entro e non oltre il 1° luglio 1991.

4.2. Le navi da passeggeri debbono avere almeno tre tenute da immersione, corrispondenti ai requisiti della Regola 33, per ogni imbarcazione di salvataggio presente a bordo ed, inoltre, un indumento per la protezione termica, corrispondente ai requisiti della Regola 34, disponibile per ciascuna persona accolta da un'imbarcazione d'emergenza e per la quale non sia prevista una tenuta da immersione. Le tenute da immersione e gli indumenti protettivi non debbono essere disponibili:

1. Per le persone destinate ad essere accolte su imbarcazioni chiuse o parzialmente chiuse, oppure:

2. Se la nave passeggeri è in servizio continuo in zone di clima caldo dove, a giudizio dell'Amministrazione, gli indumenti protettivi non sono necessari.

4.3. Nel caso di navi da passeggeri costruite anteriormente al 1° luglio 1986, le prescrizioni del paragrafo 4.2.1 si applicano anche a quelle imbarcazioni chiuse o parzialmente chiuse, non soddisfacenti le Regole 42, 43 o 44.

Regola 22

Dispositivi di imbarco sui mezzi e le imbarcazioni di salvataggio

1. Sulle navi da passeggeri, i dispositivi di imbarco e di messa a mare dei mezzi di salvataggio debbono essere progettati per:

1. Tutte le imbarcazioni di salvataggio che debbono essere messe a bordo oppure a mare, sia direttamente dalla loro posizione di stivaggio, che da un ponte di imbarco, ma non da entrambi;

2. Le zattere ammainate con le gru, che debbono esere messe a bordo oppure a mare da una posizione immediatamente contigua a quella di stivaggio o da una posizione in cui la zattera venga trasferita prima del lancio, secondo quanto prescritto alla Regola 13.5.

2. Le imbarcazioni di emergenza debbono avere dei dispositivi tali da consentire l'imbarco e la messa a mare direttamente dalla loro posizione di stivaggio con tutto il personale assegnato e le dotazioni. Nonostante quanto prescritto al paragrafo 1.1., nel caso che l'imbarcazione sia di salvataggio oltre d'emergenza e sia previsto per le imbarcazioni di salvataggio l'imbarco e la messa a mare da un ponte d'imbarco, il dispositivo deve essere tale da consentire l'imbarco e la messa a mare anche dal ponte d'imbarco.

Regola 23

Stivaggio delle zattere

Sulle navi da passeggeri, ogni zattera di salvataggio deve essere sistemata nella sua posizione a bordo con le rizzature permanentemente collegate alla nave e munite del dispositivo di sgancio a libero galleggiamento come prescritto dalla Regola 38.6, in modo che, per quanto possibile, possa galleggiare liberamente e, di tipo gonfiabile, possa gonfiarsi automaticamente nel caso che la nave affondi.

Regola 24

Punti di riunione

Ogni nave da passeggeri, oltre a soddisfare alle prescrizioni della Regola 11, deve avere dei punti di riunoione per i passeggeri che debbono:

1. essere situati nelle vicinanze delle stazioni di imbarco, e permettere il rapido accesso dei passeggeri alle stesse stazioni, a meno che non siano ubicati nello stesso posto;

2. avere spazio sufficiente per guidare ed istruire i passeggeri riuniti.

Regola 25

Esercitazioni

1. La presente Regola si applica a tutte le navi passeggeri.

2. Sulle navi da passeggeri deve aver luogo una esercitazione di abbandono nave ed una esercitazione di incendio con frequenza settimanale.

Sezione III - Navi da carico
(Prescrizioni aggiuntive)

Regola 26

Mezzi di salvataggio e imbarcazioni d'emergenza

1. *Mezzi di salvataggio.*

1.1 Le navi da carico debbono avere a bordo:

.1 Una o più imbarcazioni di salvataggio corrispondenti alle prescrizioni della Regola 44, su ciascun lato della nave, di capacità complessiva sufficiente ad accogliere il numero totale delle persone presenti a bordo. L'amministrazione può tuttavia, consentire alle navi da carico (eccettuate le navi cisterna per trasporto di olii combustibili, prodotti chimici e gas) che svolgono il loro servizio in zone adatte ed in condizioni climatiche favorevoli, di mantenere a bordo imbarcazioni di salvataggio conformi alle disposizioni della Regola 43, purché siano specificati nel Certificato di Sicurezza i limiti delle zone commerciali della nave stessa; e

.2 In aggiunta, una o più zattere di salvataggio, corrispondenti alle prescrizioni della Regola 39 o 40, atte ad essere messe a mare su uno oppure sull'altro lato della nave e di capacità complessiva sufficiente ad accogliere il numero totale delle persone a bordo. Se la zattera o le zattere non possono essere prontamente messe a mare trasferendole su uno oppure sull'altro lato, la capacità complessiva delle zattere, su ciascun lato, deve essere sufficiente ad accogliere tutte le persone a bordo.

1.2 Anziché soddisfare le prescrizioni del paragrafo 1.1, le navi da carico possono avere a bordo:

.1 Una o più imbarcazioni di salvataggio, corrispondenti alle prescrizioni della Regola 44, idonee ad essere ammainate in caduta libera da sopra la poppa della nave, di capacità complessiva sufficiente ad accogliere tutte le persone a bordo; e

.2 in aggiunta, una o più zattere di salvataggio corrispondenti ai requisiti delle Regole 39 e 40, su ciascun lato della nave, di capacità sufficiente ad accogliere il numero totale delle persone presenti a bordo. Le zattere, su almeno uno dei lati della nave, devono essere servite da un dispositivo di messa a mare.

1.3 Anziché soddisfare i requisiti dei paragrafi 1.1 ed 1.2, le navi da carico di lunghezza inferiore agli 85 m., che non siano navi cisterna per trasporto di olii combustibili, prodotti chimici o gas, possono osservare i requisiti seguenti:

.1 disporre, su ciascun lato della nave, di una o più zattere di salvataggio corrispondenti alle prescrizioni delle Regole 39 e 40, di capacità complessiva sufficiente ad accogliere tutte le persone a bordo.

.2 A meno che le zattere suddette non possano esser prontamente trasferite, per la messa a mare, da un lato all'altro della nave, debbono essere previste delle zattere aggiuntive, in modo che la capacità complessiva, per ciascun lato, sia pari al 150% del numero totale delle persone a bordo.

.3 Se l'imbarcazione d'emergenza richiesta dal paragrafo 2 e anche imbarcazione di salvataggio corrispondente alle prescrizioni delle Regole 43 e 44, anche la detta imbarcazione può essere conteggiata nel calcolo della capacità complessiva di cui al paragrafo 1.3.1, purché la capacità disponibile per ciascun lato della nave non sia inferiore al 150% di tutte le persone a bordo.

.4 Vi devono essere comunque, su ciascun lato della nave, dei mezzi di salvataggio pronti all'uso, in numero sufficiente ad accogliere tutte le persone a bordo nell'eventualità che qualcuno dei detti mezzi venga perduto o che sia reso inservibile.

1.4 Su quelle navi da carico dove i mezzi di salvataggio sono sistemati in postazioni distanti più di 100 m. dalla prua o dalla poppa, devono esservi, olttre alle zattere prescritte da paragrafi 1.1.2. e 1.2.2., una zattera di salvataggio distanziata per quanto più pratico e ragionevole possibile, verso prua o verso poppa oppure una il più possibile verso prua ed un'altra il più possibile verso poppa. Nonostante quanto prescritto dalla Regola 29, le zattere suddette possono essere stivate in posizione fissa, tale da consentire lo sgancio manuale delle rizzature. Non devono inoltre essere di un tipo per cui necessita un dispostivo approvato per la messa a mare.

1.5 Fatta eccezione per i mezzi di salvataggio di cui alla Regola 15.1.1, tutti gli altri prescritti per assicurare l'abbandono della nave da parte di tutte le persone a bordo, devono poter essere messi in mare al completo di persone e di equipaggiamento entro 10 minuti da momento in cui è stato dato il segnale di abbandono nave.

1.6 Le navi cisterna per il trasporto di prodotti chimici e le navi trasporto gas che possono emettere vapori o gas tossici (*) devono avere a bordo le imbarcazioni di salvataggio prescritte dalla Regola 45 anziché quelle richieste dalle Regole 43 o 44.

1.7. Le cisterne per trasporto di oli combustibili, prodotti chimici o gas, che abbiano un carico di materiale con una temperatura di ignizione inferiore ai 60°C (collaudo in ambiente chiuso) devono avere a bordo le imbarcazioni di salvataggio prescritte dalla Regola 46, anziché quelle richieste dalle Regole 43 o 44.

2. *Imbarcazioni d'emergenza.*

Tutte le navi da carico devono avere almeno un'imbarcazione d'emergenza corrispondente alle prescrizioni della Regola 47. Una imbarcazione di salvataggio può essere accettata come imbarcazione d'emergenza, purché soddisfi, oltre che ai requisiti prescritti per le imbarcazioni di salvataggio, anche a quelli prescritti per le imbarcazioni d'emergenza.

3. In aggiunta alle imbarcazioni di salvataggio esistenti a bordo, le navi da carico costruite anteriormente al 1° luglio 1986 devono imbarcare, entro e non oltre il 1° luglio 1991:

.1 una o più zattere di salvataggio di capacità complessiva tale da accogliere il numero totale delle persone imbarcate. La zattera o le zattere, devono essere assicurate alla nave con rizzature a rilascio automatico o con dispositivi equivalenti che ne garantiscano il libero distacco in caso di affondamento della nave.

.2 Sulle navi in cui i mezzi di salvataggio sono sistemati in postazioni che distano più di 100 m. dalla prora o dalla poppa devono essere sistemate, oltre alle zattere richieste dal paragrafo 3.1, una zattera posizionata il più possibile verso prora o verso poppa oppure una collocata rispettivamente, per quanto pratico e conveniente, il più possibile verso prora ed un'altra il più possibile verso poppa. Nonostante le prescrizioni del paragrafo 3.1, la zattera o le zattere sopraindicate possono essere rizzate permanentemente alla nave, garantendo però lo sganciamento manuale.

Regola 27

Mezzi di salvataggio individuali

1. *Salvagenti anulari.*

1.1 Le navi da carico debbono avere a bordo la dotazione di salvagenti anulari prescritta nella tabella sottoriportata. I salvagenti debono corrispondere ai requisiti delle Regole 7.1 e 31

Lunghezza della nave in metri	Numero minimo di salvagenti anulari
al di sotto dei 100	8
da 100 a meno di 150	10
da 150 a meno di 200	12
da 200 in su	14

(*) Si fa riferimento ai materiali per cui è richiesto, all'emergenza, un apparecchio per la respirazione di sicurezza, al capitolo 17 del Codice Internazionale per la Costruzione e l'Equipaggiamento delle navi cisterna che trasportano alla rinfusa prodotti chimici pericolosi (Codice IBC), adottato dal Comitato per la Sicurezza Marittima con la risoluzione MSC.4 (48) e nel capitolo 19 del Codice Internazionale per la Costruzione e l'Equipaggiamento delle navi che trasportano alla rinfusa gas liquefatti (Codice IGC), adottato dal Comitato per la Sicurezza Marittima con la Risoluzione MSC.5 (48).

1.2 Le luci ad accensione automatica per i salvagenti anulari delle navi cisterna debbono essere di tipo funzionante a batteria elettrica.

2. *Luci dei giubbetti di salvataggio.*

2.1 Il presente paragrafo si applica a tutte le navi da carico. Per le navi da carico costruite prima del 1° luglio 1986, esso si applica entro e non oltre il 1° luglio 1991.

2.2 Sulle navi da carico tutti i giubetti di salvataggio debbono essere muniti di luci, come prescritto alla Regola 32.3.

3. *Tenute da immersione e indumenti per la protezione termica.*

3.1 Il presente paragrafo si applica a tutte le navi da carico. Per le navi costruite anteriormente al 1° luglio 1986, esso si applica entro e non oltre il 1° luglio 1991.

3.2. Le navi da carico debbono avere a bordo, per ogni imbarcazione di salvataggio, almeno tre tenute da immersione corrispondenti alle prescrizioni della Regola 33, oppure, se ritenuto necessario e conveniente dall'Amministrazione, una tenuta da immersione con i requisiti suddetti, per ogni persona a bordo. Ad ogni modo, la nave deve avere, in aggiunta agli indumenti per la protezione termica prescritti dalle Regole 38.5.1.24, 41.8.31, 47.2.2.13 anche degli indumenti di protezione termica corrispondenti alle prescrizioni della Regola 34 per tutte le persone a bordo non provviste di tute da immersione. Tali tute da immersione ed indumenti protettivi non sono richiesti se la nave:

.1 dispone di imbarcazioni di salvataggio completamente chiuse, capaci di accogliere tutto il personale di bordo; oppure:

.2 dispone di imbarcazioni di salvataggio completamente chiuse capaci di accogliere tutte le persone a bordo e di essere ammainate dalla parte poppiera della nave, con dispositivi a caduta libera che consentano prima l'imbarco delle persone direttamente nella loro posizione di stivaggio e poi lo sganciamento in mare; unitamente a zattere di salvataggio che consentano di imbarcare, su ciascun lato della nave tutto il personale di bordo; oppure:

.3 fa continuamente rotta in zona di clima caldo dove, a giudizio dell'Amministrazione, le tute da immersione non sono necessarie.

3.4 Le tute da immersione richieste dalla presente Regola possono essere impiegate anche per i compiti richiesti dalla Regola 7.3 sulle imbarcazioni d'emergenza.

3.5 Le imbarcazioni di salvataggio di cui ai paragrafi 3.2.1 e 3.2.2, esistenti a bordo di navi costruiti prima del 1° luglio 1986 possono non corrispondere alle prescrizioni della Regola 44.

Regola 28

Sistemazioni per l'imbarco e dispositivi di messa a mare dei mezzi di salvataggio

1. Le sistemazioni per l'imbarco sui mezzi di salvataggio delle navi da carico debbono essere progettate in modo tale che l'imbarco delle persone assegnate e la messa a mare delle imbarcazioni avvenga direttamente dalla posizione di stivaggio; le zattere di salvataggio messe a mare con gru imbarcare le persone e poi essere ammainate da una posizione immediatamente prossima alla posizione di stivaggio, oppure da una posizione cui la zattera è trasportata prima della messa a mare, come prescritto alla Regola 13.5.

2. Sulle navi da carico di stazza lorda pari o superiore a 20.000 tonnellate, le imbarcazioni di salvataggio debbono essere in grado di venire ammainate mentre la nave procede fino ad una velocità di 5 nodi in acqua calma, utilizzando, se necessario, le barbette.

Regola 29

Stivaggio delle zattere di salvataggio

Sulle navi da carico, le zattere, che non siano quelle previste dalla Regola 26.1.4, debbono essere sistemate con le loro barbette permanente fissate alla nave e con un dispositivo di rilascio a galleggiamento libero, come prescritto dalla Regola 38.6, tale da assicurare il libero galleggiamento, e che le zattere, se di tipo gonfiabile, si gonfino automaticamente, nel caso che la nave affondi.

Parte C - *Requisiti dei mezzi di salvataggio*

Sezione I - Generalità

Regola 30

Prescrizioni generali per i mezzi di salvataggio

1. Il paragrafo 2.7 si applica a tutte le navi. Nel caso di navi costruite prima del 1° luglio 1986, il paragrafo 2.7 si applica entro e non oltre il 1° luglio 1991.

2. Salvo esplicite disposizioni contrarie e a meno che l'Amministrazione, ritenga che, tenuto conto della particolare natura dei viaggi in cui la nave è constantemente impegnata, delle norme differenti siano più appropriate, tutti i mezzi di salvataggio trattati nella presente parte C debbono:

.1 essere costruiti con tecniche e materiali idonei;

.2 non essere danneggiati nelle loro sistemazioni a bordo da oscillazioni di temperatura comprese fra -30°C e +65°C;

.3 se durante il loro impiego vengono immersi in mare, debbono essere in grado di funzionare in acqua di mare a temperatura oscillante fra -1°C e +30°C;

.4 se del caso, essere resistenti alla decomposizione ed alla corrosione, non essere impropriamente attaccati dall'acqua di mare, né dagli olii combustibili né dai fanghi;

.5 resistere al deterioramento causato dall'esposizione ai raggi solari;

.6 essere di colori molto visibili in tutte quelle parti che agevolino la loro localizzazione;

.7 essere muniti di materiali retroriflettenti nelle parti in cui ciò consenta di localizzare il mezzo, in conformità alle raccomandazioni dell'Organizzazione (*);

8. se debbono essere impiegati in mare, essere capaci di operare in modo soddisfacente in quell'ambiente.

3. L'amministrazione deve determinare il periodo di idoneità dei mezzi di salvataggio soggetti al deterioramento con l'andare del tempo. Tali mezzi debbono essere marcati con un contrassegno che ne indichi il periodo di funzionamento e la data in cui debbono essere sostituiti.

Sezione II - Mezzi di salvataggio individuali

Regola 31

Salvagenti anulari

1. *Caratteristiche specifiche dei salvagenti anulari.*

Ogni salvagente anulare deve:

.1 avere un diametro esterno non superiore agli 800 mm. ed un diametro interno non inferiore ai 400 mm.;

.2 essere costruito con materiale per sua natura galleggiante; il suo galleggiamento non deve essere realizzato con giunco, avanzi o ritagli di sughero, sughero granulato o qualsiasi altro materiale granulato sciolto o da compartimenti di aria che richiedono il gonfiamento.

.3 essere in grado di sostenere un pezzo di ferro del peso di 14,5 kg. in acqua dolce per la durata di 24 ore;

.4 avere un peso non inferiore a 2,5 kg.;

.5 non sèguitare a bruciare o a fondere dopo un'esposizione totale alla fiamma della durata di 2 sec.;

.6 essere costruiti in modo da resistere ad un lancio in acqua dall'altezza a cui sono sistemati a bordo, alla minima immersione di navigazione oppure da 30 m., scegliendo il valore maggiore, senza subire diminuzioni della propria funzionalità né di quella dei componenti ad esso collegati;

.7 avere un peso sufficiente a far funzionare il dispositivo di sganciamento rapido oppure il peso di 4 kg., scegliendo il valore più grande, nel caso di salvagenti anulari dotati di segnali fumogeni autoattivanti e di luci di posizione a accensione automatica;

.8 essere attrezzati con una filiera a ghirlanda di diametro non inferior a 9,5 mm. e di lunghezza pari a 4 volte il diametro esterno del salvagente. La sagoletta deve essere fissata a quattro punti equidistanti, tutto intorno alla circonferenza del salvagente in modo da formare quattro festoni uguali.

(*) Si fa riferimento alle «Raccomandazioni per le strisce retroriflettenti da applicare ai mezzi di salvataggio» adottate dall'Organizzazione con la risoluzione A.274 (VIII).

2. *Luci ad accensione automatica per salvagenti anulari*

Le luci ad accensione automatica richieste dalla Regola 7.1.3 devono:

.1 essere in grado di restare accese in acqua;

.2 essere in gràdo di illuminare con luce continua di intensità luminosa non inferiore a due candele, tutte le direzioni dell'emisfero superiore, oppure di lampeggiare (emettendo lampi intermittenti) ad una frequenza di almeno 50 lampi al minuto, con intensità luminosa di pari efficienza;

.3 essere dotati di una sorgente di energia elettrica rispondente ai requisiti del paragrafo 2.2, per almeno 2 h;

.4 essere in grado di resistere al lancio di collaudo previsto al paragrafo 1.6.

3. *Sengali fumogeni ad attivazione automatica per salvagenti anulari*

I segnali fumogeni ad attivazione automatica di cui alla Regola 7.1.3 devono:

.1 emettere fumo di colore molto visibile, con produzione uniforme e costante per almeno 15 minuti, quando i salvagenti galleggiano in acqua calma;

.2 non accendersi in modo esplosivo, né ammettere fiamma alcuna durante tutto il tempo di produzione del fùmo;

.3 non essere inumidito dal mare;

.4 seguitare ad emettere fumo dopo un'immersione completa in acqua, della durata di almeno 10 sec.;

.5 resistere al lancio di collaudo richiesto al paragrafo 1.6.

4. *Sagole galleggianti.*

Le sagole galleggianti richieste dalla Regola 7.1.2 devono:

.1 non attorcigliarsi;

.2 avere un diametro di almeno 8 mm.;

.3 resistere ad un carico di rottura non inferiore a 5 Kilo/Newton

Regola 32

Giubbetti di salvataggio

1. *Requisiti generali dei giubbetti di salvataggio.*

1.1 Un giubbetto di salvataggio non deve continuare a bruciare né a fondere dopo essere stato completamente avvolto dal fuoco per 2 sec.

1.2 Un giubbetto di salvataggio deve essere costruito in modo tale che:

.1 dopo aver assistito ad una dimostrazione, una persona lo possa indossare correttamente e senza alcuna assistenza in 1 min.;

.2 sia idoneo ad essere indossato diritto o rovesciato oppure sia chiaramente da indossare in un unico modo e, per quanto possibile, non nel modo erroneo;

.3 sia confortevole da indossare;

.4 consenta a chi lo indossi, di gettarsi in acqua da un'altezza di almeno 4.5 mt., senza farsi male e senza perdere o danneggiare il giubbetto stesso.

1.3 Un giubetto di salvataggio deve essere dotato di sufficiente galleggiabilità e stabilità in acqua dolce, calma da:

.1 mantenere sollevata la bocca di una persona esausta o svenuta ad una altezza non inferiore di 120 mm. sopra pelo della acqua, con il corpo inclinato all'indietro a formare un angolo con la verticale non inferiore ai 20° e non superiore ai 50°;

.2 far ruotare il corpo di un naufrago svenuto che lo indossi, da qualsiasi posizione ad una in cui la bocca sia fuori dall'acqua nel tempo massimo di 5 sec.

1.4 Un giubbetto di salvataggio deve essere dotato di una galleggiabilità che non si riduca di oltre il 5% dopo un'immersione completa in acqua dolce della durata di 24 h.

1.5 Un giubetto di salvataggio non deve impedire che la persona che lo indossi possa nuotare per un breve percorso e possa salire a bordo di un mezzo di salvataggio.

1.6 Ogni giubbetto deve essere munito di un fischietto assicurato mediante una cimetta.

2. *Giubetti di salvataggio gonfiabili.*

Un giubbetto di salvataggio che deve essere gonfiato per galleggiare, deve essere costituito da almeno due comportamenti e deve soddisfare alle prescrizioni del paragrafo 1. Deve inoltre:

.1 gonfiarsi automaticamente all'immersione, essere dotato di un congegno che ne consenta il gonfiamento con una singola manovra manuale. Deve essere inoltre gonfiabile a bocca;

.2 Nel caso di perdita di galleggiabilità in qualsiasi compartimento, deve poter soddisfare i requisiti dei paragrafi 1.2, 1.3 ed 1.5;

.3 poter soddisfare le prescrizioni del paragrafo 1.4,. dopo il gonfiamento con il dispositivo automatico.

3. *Luci per giubetti di salvataggio.*

3.1 ogni luce per giubetti di salvataggio deve:

.1 avere una luminosità non inferiore a 0.75 cd;

.2 possedere una sorgente di energia elettrica capace di fornire un'intensità luminosa di 0.75 cd per almeno 8 h.;

.3 essere visibile in un segmento il più ampio possibile dell'emisfero superiore, allorché fissato al salvagente individuale.

3.2 Se la luce di cui al paragrafo 3.1, è una lampada ad intermittenza essa deve, in aggiunta:

.1 essere munita di un interruttore a funzionamento manuale;

.2 non avere lenti o riflettori parabolici per concentrare il raggio;

.3 lampeggiare con frequenza non inferiore ai 50 lampi al minuto, con una luminosità effettiva di almeno 0.75 cd.

Regola 33

Tenute da immersione

1. *Requisiti generali delle tenute da immersione.*

1.1 La tenuta da immersione deve essere costruita con materiali impermeabili tali che:

.1 il suo imballaggio possa essere disfatto ed essa possa essere indossata senza alcuna assistenza entro 2 min., tenendo conto di eventuali indumenti connessi (*) e del giubetto di salvataggio, se la tenuta da immersione deve essere indossata insieme al giubetto di salvataggio;

.2 non deve continuare a bruciare o a fondere, dopo essere stato completamente avvolto nella fiamma per 2 sec.;

.3 deve coprire l'intero corpo, meno la faccia. Le mani debbono pure essere coperte, a meno che non vi siano dei guanti permanentemente fissati alla tenuta;

.4 deve essere confezionato in modo da ridurre al minimo o limitare al necessario, la circolazione di aria libera nelle gambe;

.5 non subire danni che consentano l'ingresso dell'acqua a seguito di un salto in acqua da un'altezza di almeno 4.5 m.

1.2 Una tenuta da immersione che corrisponda anche ai requisiti della Regola 32, può essere considerata come un giubetto di salvataggio;

1.3 Una tenuta da immersione deve consentire alla persona che la indossa e che indossa anche un giubetto di salvataggio - se la tenuta è confezionata per essere indossata insieme ad un giubetto di salvataggio , di:

.1 salire e scendere una scaletta verticale lunga almeno 5 m.;

.2 eseguire le proprie mansioni durante l'abbandono della nave;

.3 saltare in acqua da un'altezza di almeno 4.5 m., senza farsi male e senza che la tenuta da immersione gli sfugga o venga danneggiata;

.4 e di poter percorrere un breve tratto a nuoto e salire su di un mezzo di salvataggio collettivo.

1.4 Una tenuta di immersione dotata di galleggiabilità e progettata per essere indossata senza un giubetto di salvataggio, deve essere munita di una luce, corrispondente alle prescrizioni della Regola 32.3, e del fischio prescritto alla Regola 32.1.6.

1.5 Se la tenuta da immersione deve essere indossata insieme ad un giubetto di salvataggio, esso deve essere indossato sopra la tenuta e la persona in tenuta da immersione deve essere in grado di indossare da sola e senza assistenza, anche il giubetto.

2. *Prescrizioni riguardanti lá conduttività termica delle tenute da immersione.*

2.1 Una tenuta da immersione confezionata in un materiale che non sia di per sé isolante, deve essere:

.1 contrassegnata con istruzioni che specifichino che essa deve essere indossata sopra indumenti che mantengano il calore;

.2 confezionata in modo che, quando viene indossata sopra indumenti che mantengano il calore e con il giubetto, se previsto, la tenuta continui a fornire a chi la indossa la protezione termica necessaria, anche dopo un salto in acqua da un'altezza di 4.5 m. ed assicuri, dopo un'ora di permanenza in acqua calma in presenza di corrente, alla temperatura di 5°C, un abbassamento della temperatura corporea non superiore a 2°C.

2.2 Una tenuta da immersione, confezionata con materiali per loro natura isolanti indossata sia da sola che insieme al giubetto di salvataggio, deve fornire a chi la indossa la protezione termica necessaria ad assicurare che la temperatura corporea non scenda più di 2°C dopo una permanenza in acqua di 6 h. con acqua calma, a temperature comprese tra 0°C e 2°C, in presenza di corrente, anche dopo un salto in acqua da un'altezza di 4.5 m.

2.3 La tenuta deve consentire a chi la indossa con le mani coperte di prendere una matita e di scrivere anche dopo una permanenza in acqua a 5°C, della durata di 1 h.

3. *Requisiti di galleggiabilità*

Una persona immersa in acqua dolce, con indosso la sola tenuta da immersione corrispondente alle prescrizioni della Regola 32, oppure una tenuta con sopra il giubetto di salvataggio, deve essere in grado di girarsi dalla posizione a faccia in giù, alla posizione a faccia in sù, nel tempo massimo di 5 secondi.

Regola 34

1. *Indumenti per la protezione termica.*

Un indumento termo-protettivo deve essere confezionato in materiale impermeabile, dotato di conduttività termica non superiore a 0,25 w/m.k. Deve essere di foggia tale che, quando ricopre la persona, ne riduca la perdita di calore corporeo sia per convenzione che per evaporazione.

2. Un indumento termo-protettivo deve:

.1 ricoprire l'intero corpo della persona che lo indossa insieme al giubetto di salvataggio, salvo la faccia. Devono essere coperte anche le mani a meno che non siano disponibili dei guanti fissati permanentemente alla tenuta;

.2 essere in grado di venire tolto dall'imballaggio ed indossato facilmente senza assistenza all'interno di una imbarcazione di salvataggio o su un'imbarcazione d'emergenza;

.3 consentire a chi lo indossa di liberarsene in acqua nel tempo massimo di 2 minuti, se questo gli impedisca di nuotare.

3. L'indumento termo protettivo deve funzionare adeguatamente con un'escursione di temperatura dell'aria compresa tra -30°C e +20°C

Sezione III - Segnali di soccorso

Regola 35

Razzi a paracadute

1. Il razzo a paracadute deve:

.1 essere contenuto in un involucro resistente all'acqua;

.2 avere stampate sul suo involucro brevi istruzioni per l'impiego, oppure dei diagrammi che ne illustrino chiaramente l'uso;

.3 essere munito di propri mezzi di accensione;

.4 essere progettato in modo da non provocare dolore né danni a chi ne tiene in mano il contenitore durante l'operazione di lancio, eseguita secondo le istruzioni del fabbricante.

2. Il razzo sparato verticalmente, deve raggiungere un'altitudine non inferiore a 300 m. Poco prima di giungere al punto massimo della sua traiettoria, il razzo deve eiettare un fuoco a paracadute, che a sua volta deve:

.1 Bruciare emettendo un colore rosso brillante;

.2 bruciare uniformemente, con intensità luminosa media non inferiore a 30.000 cd.;

.3 brillare per almeno 40 sec.;

.4 avere una rapidità di discesa di non oltre 5 mt./sec.;

.5 non provocare, mentre brucia, danni al paracadute, né agli attacchi.

Regola 36

Fuochi a mano

1. Il fuoco a mano deve:

.1 essere contenuto in un involucro resistente all'acqua;

.2 avere stampati sul suo involucro brevi istruzioni o diagrammi illustranti chiaramente l'uso;

.3 essere munito di propri mezzi di accensione;

.4 essere progettato in modo da non provocare danni né dolore alla persona che tiene in mano il suo contenitore durante l'uso, effettuato secondo le istruzioni del fabbricante, né danneggiare i mezzi di salvataggio con residui fondenti o incandescenti.

2. Il fuoco a mano deve inoltre:

.1 bruciare emettendo colore rosso brillante;

.2 bruciare uniformemente con intensità luminosa media non inferiore a 15.000 candele;

.3 bruciare per la durata di almeno 1 minuto;

.4 seguitare a bruciare anche dopo essere stato immerso per 10 sec. sotto 100 mm. d'acqua.

Regola 37

Segnali fumogeni galleggianti

1. Il segnale fumogeno galleggiante deve:

.1 essere contenuto in un involucro resistente all'acqua;

.2 non bruciare in modo esplosivo quando usato secondo le istruzioni del fabbricante;

.3 avere stampate sul suo involucro brevi istruzioni o diagrammi che ne illustrino chiaramente l'uso.

2. Il segnale fumogeno galleggiante deve inoltre:

.1 emettere un fumo di colore assai visibile con intensità uniforme, per un periodo di non meno di 3 min. quando galleggia in acqua calma;

.2 non produrre mai fiamme durante tutta la durata dell'emissione di fumo;

.3 non impregnarsi d'acqua allorché in mare;

.4 seguitare a produrre il fumo anche dopo essere stato immerso sotto 100 mm. d'acqua per un periodo di 10 sec.

Sezione IV - Mezzi di salvataggio

Regola 38

Requisiti generali delle zattere di salvataggio

1. *Costruzione delle zattere di salvataggio.*

1.1 Ogni zattera di salvataggio deve essere costituita in modo tale da resistere a 30 giorni di galleggiamento libero in tutte le condizioni di mare:

1.2 La zattera deve essere costruita per operare in modo soddisfacente con il suo equipaggiamento, dopo essere stata lanciata in mare da un'altezza di 18 m. Se ne è previsto lo stivaggio ad un'altezza superiore a 18.m. sopra la superficie dell'acqua, alla minima immersione di navigazione, la zattera deve essere di tipo tale da aver superato in modo soddisfacente la prova di lancio da almeno quella altezza.

1.3 Le zattere galleggianti debbono essere in grado di superare indenni ripetuti salti di persone che si calano da un'altezza di almeno 4.5 m. sul loro fondo, sia con la tenda alzata che senza.

1.4 Le zattere e le loro dotazioni debbono essere costruite in modo tale da consentirne il rimorchio ad una velocità di 3 nodi in acque calme, con tutto il personale e le dotazioni assegnate a bordo e con una delle loro ancore galleggianti filata in mare.

1.5 Le zattere di salvataggio debbono avere una tenda per proteggere gli occupanti dall'esposizione al sole od alle intemperie, che deve automaticamente sistemarsi nella posizione prevista, allorché la zattera viene messa a mare e galleggia. La tenda deve soddisfare ai seguenti requisiti:

.1 deve assicurare l'isolamento dal caldo e dal freddo per mezzo di due strati di materiale separati da un vuoto d'aria o per mezzo di un'altro sistema di eguale efficienza. Deve essere impedito l'accumulo di acqua nel vuoto d'aria;

.2 il colore della faccia interna non deve creare disagio agli occupanti;

.3 ciascuna entrata della tenda deve essere chiaramente segnalata e provvista di efficienti sistemi di chiusura adattabili che possono essere rapidamente ed agevolmente aperti sia dall'interno che dall'esterno della zattera, in modo da permettere il ricambio d'aria, ma tali da impedire la penetrazione dell'acqua di mare, del vento e del freddo. Le zattere che accolgono più di 8 persone, debbono avere almeno due ingressi diametralmente opposti;

.4 deve consentire in ogni momento un ricambio d'aria sufficiente per tutti gli occupanti, anche con gli ingressi chiusi;

.5 deve almeno avere un finestrino per vedere fuori;

.6 deve essere dotato di mezzi per raccogliere l'acqua piovana;

.7 deve avere spazio sufficiente in altezza per alloggiare, in posizione seduta, tutti gli occupanti, ovunque, sotto di sé.

2. *Capacità minima e massimo peso delle zattere.*

2.1 Nessuna zattera può essere approvata se ha una capacità inferiore a 6 persone, calcolate in base alle prescrizioni della Regola 39.3 o 40.3 come più idoneo al caso.

2.2 A meno che la zattera sia destinata ad essere messa a mare da un dispositivo di tipo approvato rispondente alle prescrizioni della Regola 48 e non è richiesto che sia portatile, la zattera, con tutto il suo contenitore e le sue dotazioni non deve superare i 185 Kg.

3. *Attrezzature della zattera.*

3.1 Una filiera esterna a ghirlanda costituita da una sagola di salvataggio deve essere assicurata a festoni tutto intorno al bordo interno ed esterno della zattera.

3.2 La zattera deve essere provvista di sistemi di posizionamento e fissaggio adatti a sostenere l'antenna dell'apparecchio radio portatile richiesto dalla Regola 6.21.

3.3 La zattera deve essere attrezzata con un cavo da rimorchio e da ormeggio di lunghezza non inferiore a due volte la distanza tra la sua postazione a bordo e la superficie dell'acqua alla minima immersione di navigazione o di 15 m. a seconda di quale delle due lunghezze è maggiore.

4. *Zattere dotate di messa a mare con la gru.*

4.1 In aggiunta alle sopraelencate prescrizioni, una zattera prevista per l'impiego con un dispositivo di messa a mare approvato deve:

.1 essere in grado di subire, senza danni tali da inficiare il suo funzionamento, un urto laterale contro il fianco della nave ad una velocità di non meno di 3,5 M./S. allorché al completo di dotazioni e persone; ed inoltre una caduta in acqua da un'altezza di non meno di 3 m., nelle stesse condizioni di carico;

.2 essere provvista di mezzi adatti per farla accostare ai fianchi della nave lungo il ponte d'imbarco e mantenerla in modo sicuro in quella posizione durante l'imbarco delle persone.

.3 ogni zattera di salvataggio per navi da passeggeri messa a mare con la gru deve essere attrezzata in modo che le persone ad essa assegnate possono imbarcarvisi rapidamente;

.4 ogni zattera di salvataggio per navi da carico messa a mare con la gru deve essere attrezzata in modo che le persone ad essa assegnate possono imbarcarvisi in non più di 3 min. dall'istante in cui viene dato l'ordine di imbarco.

5. *Equipaggiamento.*

5.1 Il normale equipaggiamento di ogni zattera di salvataggio deve essere il seguente:

.1 un anello galleggiante di salvataggio, collegato ad una sagola galleggiante di lunghezza non inferiore a 30 m.;

.2 un coltello non pieghevole dotato di manico galleggiante, fissato ad un cavetto e conservato in una tasca all'esterno della tenda vicino al punto in cui il cavo di rimorchio è collegato alla zattera. In aggiunta vi deve essere un secondo coltello sulle zattere su cui è permesso l'imbarco di 13 persone o più. Il secondo coltello può essere di tipo pieghevole.

.3 per una zattera fino a 12 posti una sassola galleggiante; per una zattera da 13 posti o più 2 sassole galleggianti;

.4 due spugne;

.5 due ancore galleggianti ognuna munita di cavo di ormeggio resistente agli strappi e di cavetto di recupero, un'ancora deve essere conservata in posizione di sgombero, mentre l'altra deve essere collegata permanentemente alla zattera in modo tale che, non appena la zattera si gonfia e galleggia, l'ancora si fili orientata al vento nel modo più stabile possibile. La robustezza delle ancore, dei loro capi di ormeggio e di recupero deve essere adeguata a tutte le condizioni di mare. Le ancore galleggianti debbono essere munite di un tornichetto a ciascun capo del cavo di ormeggio e di recupero e debbono essere di un tipo tale da non assumere una posizione invertita entro i cavi dell'intelaiatura;

.6 due pagaie galleggianti;

.7 tre apriscatole. I coltelli di sicurezza che comprendono lame apriscatole soddisfano ugualmente questo requisito;

.8 un corredo di pronto soccorso, contenuto in una cassetta stagna all'acqua, capace di essere richiusa ermeticamente dopo l'uso;

.9 un fischietto o equivalente segnalatore acustico;

.10 quattro razzi di segnalazione a paracadute corrispondenti alle prescrizioni della Regola 35;

.11 sei fuochi a mano corrispondenti alla Regola 36;

.12 due segnali galleggianti fumogeni corrispondenti alla Regola 37;

.13 una torcia elettrica, stagna all'acqua, atta ad essere utilizzata per trasmettere segnali Morse dotata di una lampadina e di una serie di pile di ricambio contenute in un recipiente stagno;

.14 un riflettore radar efficiente;

.15 uno specchio per segnalazioni diurne corredato delle istruzioni per l'uso e dei segnali per comunicare con cavi ed aerei;

.16 un opuscolo dei segnali di salvataggio di cui alla Regola V/16 conservato in un involucro od in un fodero stagno;

.17 un assortimento di attrezzi per la pesca;

.18 una razione viveri per un totale di non meno di 10.000 KJ per ciascuna persona che la zattera può accogliere; le dette razioni debbono essere conservate in imballaggi stagni all'aria e stivate in contenitori stagni all'acqua;

.19 recipienti a tenuta stagna all'acqua contenenti un totale di 1,5 l. d'acqua dolce per ciascuna persona che la zattera può accogliere. Di tale quantità d'acqua, 0,15 l. a persona può essere sostituito da un apparecchio desalatore in grado di produrre un egual quantitativo d'acqua dolce in 2 giorni;

.20 un bicchiere graduato e inossidabile;

.21 sei dosi di un antinaupatico ed un sacchetto per il mal di mare per ogni persona assegnata alla zattera;

.22 istruzioni per la sopravvivenza;

.23 istruzioni per l'azione immediata;

.24 indumenti per la protezione termica corrispondenti alle prescrizioni della Regola 34 in numero sufficiente per il 10% delle persone consentite, oppure 2 a seconda di quale valore è maggiore.

5.2 La marcatura prescritta dalle Regole 39.7.3.5. e 40.7.7 sulle zattere equipaggiate con le dotazioni previste in accordo con il paragrafo 5.1 deve essere: «SOLAS A PACK» in lettere maiuscole l'alfabeto Romano.

5.3 Nel caso di navi da passeggeri in servizio su viaggi internazionali brevi di tale natura e durata che, a giudizio dell'Amministrazione, non siano necessari tutti i componenti della dotazione specificata al paragrafo 5.1, l'Amministrazione può consentire che le zattere imbarcate su quelle navi siano provviste delle dotazioni specifiche dai paragrafi seguenti: dal 5.1.1 al 5.1.6 compreso; 5.1.8; 5.1.9; dal 5.1.13 al 5.1.16 compreso; dal 5.1.21 al 5.1.24 compreso; e soltanto la metà delle dotazioni specificate ai paragrafi dal 5.1.10 al 5.1.12 compreso. Su tali zattere la marcatura prescritta dalle Regole 39.7.3.5 e 40.7.7. deve essere «SOLAS B PACK» in lettere maiuscole dell'alfabeto Romano.

5.4 Se opportuno, la dotazione deve essere stivata in un contenitore il quale, se non è parte integrante della zattera o non è fissato permanentemente ad essa, deve essere sistemato ed assicurato all'interno della zattera stessa e deve essere in grado di galleggiare sull'acqua per almeno 30 min. senza che il suo contenuto subisca danni.

6. *Dispositivi per il libero galleggiamento delle zattere.*

6.1 Sistemi a cavo di rimorchio.

Il sistema a cavo deve assicurare il collegamento tra la nave e le zattere e deve essere realizzato in modo tale da garantire che la zattera allorché sganciata e, nel caso di zattera gonfiabile, allorché gonfiata, non venga trascinata sott'acqua dalla nave che affonda.

6.2 Sistema con cima a rottura calibrata.

Quando viene impiegata un cima rottura calibrata nel dispositivo dimessa a mare a libero galleggiamento, essa deve:

.1 non rompersi a seguito dello sforzo richiesto per estrarre il cavo di rimorchio dal contenitore della zattera stessa.

.2 Se attuabile, essere di robustezza sufficiente a consentire il gonfiamento della zattera.

.3 Rompersi sotto sforzo di 2,2 ± 0,4 KN.

6.3 Dispositivi di sganciamento idrostatici.

Quando viene impiegato un congegno idrostatico nel dispositivo di messa a mare a libero galleggiamento, esso deve:

.1 essere costruito con materiale adatto a prevenirne il funzionamento difettoso. Non deve essere ammessa la galvanizzazione né altra forma di ricopertura metallica sulle parti del suddetto congegno ddi sganciamento idrostatico;

.2 lasciare libera automaticamente la zattera ad una profondità non superiore a 4 m.,

.3 disporre di sistemi di scolò per impedire l'accumolo di acqua nella camera idrostatica, quando il congegno è in posizione normale;

.4 essere costruito in modo tale da impedire lo sganciamento quando l'ondate ricoprono il congegno;

5 essere contrassegnato in modo permanente sulla sua parte esterna con il tipo ed il numero di serie;

.6 essere provvisto di un documento o etichetta di identificazione certificante la data di produzione, il tipo ed il numero di serie;

7 essere tale che ogni sua parte connessa al sistema di rizzatura abbia una resistenza non inferiore a quella richiesta alle rizze.

Regola 39

Zattere gonfiabili di salvataggio

1 Le zattere gonfiabili debbono essere soddisfatte ai requisiti della Regola 38 ed, in aggiunta devono corrispondere alle prescrizioni della presente regola.

2. *Costruzione delle zattere gonfiabili di salvataggio.*

2.1 Le camere principali di galleggiamento debbono essere divise in non meno di due compartimenti separati, ciascuno dei quali deve essere confiabile mediante una valvola di ritegno. Le camere di galleggiamento debbono essere sitemate in modo tale che nel caso uno dei due compartimenti sia danneggiato o non riesca a gonfiarsi, il compartimento intatto sia in grado di sostenere, mantenendo il bordo libero fuori dall'acqua per tutto il perimetro della zattera, le persone che la zattera è autorizzata a trasportare, ciascuna del peso di 75 Kg., sedute in posizione normale.

2.2 Il fondo della zattera deve essere impermeabile e sufficientemente isolato dal freddo, sia:

.1 per mezzo di uno o piu compartimenti che gli occupanti possono gonfiare o che si gonfino automaticamente e che possono essere sgonfiati e rigonfiati dagli occupanti stessi; oppure:

.2 con altri sistemi ugualmente efficienti, che non dipendano dal gonfiamento.

2.3 La zattera deve essere gonfiata con gas non tossico. L'insufflazione dal gas deve essere completata nell'arco di 1 min. in condizioni di temperatura ambiente tra i 18°C e i 20°C ed entro 3 min., in condizioni di temperatura ambiente a -30°C. Dopo il gonfiamento, la zattera deve conservare la sua forma allorché gravata del carico completo di personale ed equipaggiamento.

2.4 Ogni camera di galleggiamento deve essere in grado di sopportare una pressione pari ad almeno 3 volte la pressione di esercizio e si deve impedire che essa raggiunga una pressione due volte superiore a quella di esercizio, sia per mezzo di valvole di scarico tarate, sia limitando opportunamente la quantità di gas introdotto. Devono essere previsti degli innesti per collegare la pompa autorigonfiante od i soffietti previsti al paragrafo 10.1.2. in modo da mantenere la pressione di esercizio nelle camere di galleggiamento.

3. *Capacità di trasporto delle zattere gonfiabili di salvataggio.*

Il numero delle persone che una zattera è autorizzata a trasportare deve essere uguale al minore dei due sottoindicati:

.1 il più grande numero intero ottenuto dividendo per 0,096 il volume espresso in metri cubi, delle principali camere di galleggiamento (detto volume non deve comprendere, a tale effetto, né gli archi né le traverse, se esistono); oppure:

.2 il più grande numero intero ottenuto dividendo per 0,372 la superficie in metri quandrati dell'area interna, orizzontale ricavata misurando le sezioni trasversali incrociate dalle parti più interne delle camere di galleggiamento (a tale effetto le misure possono comprendere la traversa o le traverse, se esistono): oppure:

.3 il numero delle persone di peso mediante pari a 75 Kg., tutte indossanti i regolamentari giubbetti di salvataggio che possono trovare posto sedute con sufficiente comodità e spazio sopra la testa e senza ostacolare il funzionamento di qualsiasi mezzo di dotazione della zattera stessa.

4. *Accesso alla zattera di salvataggio gonfiabile.*

4.1 Almeno una entrata deve essere munita di una rampa semirigida di salita per consentire alle persone di issarsi a bordo dal mare. Essa deve essere inoltre sistemata in modo da prevenire sgonfiamenti gravi della zattera, nel caso la rampa venga danneggiata. Se la zattera viene ammainata con la gru e ha più di una entrata, la rampa di salita deve essere sistemata nell'ingresso situato dalla parte opposta delle sistemazioni per l'imbarco e delle cime d'accosto.

4.2 Gli ingressi non provvisti di rampa di salita devono essere muniti di una scaletta d'abbordo il cui gradino piu basso deve trovarsi a non meno di 0,4 m. sotto la linea di galleggiamento a vuoto della zattera.

4.3 Debbono esservi nell'interno della zattera delle sistemazioni per aiutare le persone ad issarsi a bordo dalla scaletta.

5. *Stabilità delle zattere gonfiabili di salvataggio.*

5.1 Una zattera di salvataggio gonfiabile deve essere costruita in modo tale, che quando completamente gonfia, galleggiante e con la tenda sollevata, sia stabile in posizione di navigazione.

5.2 La stabilità deve essere tale che, quando la zattera è rovesciata in acqua calma, essa possa essere riportata in posizione di navigazione da una sola persona.

5.3 La stabilità della zattera, quando è al completo delle persone assegnate e dell'equipaggiamento, deve essere tale da consentire il rimorchio della zattera stessa in acqua calma a velocità fino a 3 nodi.

6. *Attrezzature per zattere gonfiabili di salvataggio.*

6.1 La resistenza alla rottura del dispositivo di rimorchio, compresi gli attacchi alla zattera ed eccettuata la cima a rottura tarata di cui alla Regola 38,6, deve essere inferiore a 10.0 KN per una zattera autorizzata ad accogliere nove persone o piu e non inferore ai 7,5 KN per qualsiasi altra zattera. La zattera deve poter essere gonfiata da una sola persona.

6.2 Sulla sommità della tenda deve essere sistemata una lampada, dotata di controllo ad accensione manuale, visibile a 2 miglia di distanza in una notte oscura e con atmosfera chiara, per la durata di almeno 12 ore. Se la lampada funziona ad intermittenza, deve lampeggiare con frequenza non inferiore a 50 lampi al minuto per le prime due ore delle 12 della durata prevista. La lampada deve essere alimentata da energia elettrica prodotta da una pila attivata dall'acqua di mare, oppure da una pila a secco ad azione chimica. La lampada deve accendersi automaticamente quando la zattera si gonfia. La pila deve essere di un tipo che non si deteriora con l'umidità ed il vapore presenti quando la zattera è sistemata a bordo della nave.

6.3 All'interno della zattera deve essere sistemata una lampada ad accensione manuale, dotata di un'autonomia di funzionaento di 12 ore. Essa deve accendersi automaticamente quando la zattera si gonfia ed avere intensità luminosa sufficiente da permettere la lettura delle istruzioni per la sopravvivenza e per le dotazioni.

7. *Involucro per zattere gonfiabili di salvataggio.*

7.1 La zattera deve essere imballata in un contenitore che sia:

.1 costruito in modo da resistere alla forte usura che si verifica in mare;

.2 per sua natura galleggiante e capace di fornire, nel caso che la nave affondi, la spinta necessaria ad estrarre il cavo di rimorchio dall'interno della zattera, se imballato con la zattera e l'equipaggiamento, e di attivare il dispositivo di gonfiaggio;

.3 impermeabile per quanto possibile, eccetto che per i buchi di svuotamento sul fondo.

7.2 La zattera deve essere imballata nel suo contenitore in modo tale da garantire, per quanto possibile, che quando essa è sostenuta dalla spinta dell'acqua, si gonfi in posizione diritta liberandosi dall'involucro che la contiene.

7.3 Il contenitore deve essere contrassegnato con:

.1 il nome del fabbricante e con il marchio di fabbrica;

.2 il numero di serie;

.3 la denominazione dell'Autorità che fornisce l'autorizzazione e il numero delle persone che la zattera può trasportare;

.4 SOLAS;

.5 il tipo del pacco per l'emergenza contenuto;

.6 la data dell'ultimo impiego;

.7 la lunghezza del cavo di ormeggio;

.8 la massima altezza sull'acqua della posizione di stivaggio consentita (che dipende dall'altezza del lancio di collaudo e dalla lunghezza del cavo di rimorchio);

.9 le istruzioni per la messa a mare.

8. *Marcatura delle zattere gonfiabili di salvataggio.*

Le zattere di salvataggio devono essere marcate con:

.1 il nome del fabbricante o marchio di fabbrica;

.2 il numero di serie;

.3 la data di fabbricazone (mese ed anno);

.4 il nome dell'Autorità che concede l'autorizzazione;

.5 il nome e la località della stazione di servizio dove è stata controllata per ultimo;

.6 su ogni entrata, il numero delle persone che è autorizzata a trasportare, in caratteri di altezza non inferiore a 100 mm. e di colore contrastante con quello della zattera stessa.

9. *Zattere di salvataggio gonfiabili messe a mare con le gru.*

9.1 Oltre a soddisfare i requisiti suindicati, una zattera di salvataggio destinata ad essere impiegata con un dispositivo di messa a mara approvato, deve sopportare, allorché sospesa al suo gancio o alla briglia di sollevamento:

.1 un carico pari a 4 volte il peso della dotazione completa di persone di equipaggiamento, ad una temperatura ambiente e ad una temperatura stabilizzata della zattera di 20 ± 3°C, con tutte le valvole di scarico chiuse;

.2 1.1 volte il peso della sua dotazione di persone ed equipaggiamento, ad una temperatura ambiente e ad una temperatura stabilizzata della zattera - 30°C, con tutte le valvole di scarico aperte;

9.2 I contenitori rigidi previsti per le zattere destinate ad essere messe a mare da gru devono essere fissati in modo che detti contenitori o delle parti di essi non cadono in mare dopo il gonfiamento e l'ammaino della zattera in essi contenuta.

10. *Equipaggiamento aggiuntivo per zattere di salvataggio gonfiabili.*

10.1 Oltre all'equipaggiamento descritto alla Regola 38,5, ogni zattera di salvataggio gonfiabile deve essere dotata di:

.1 un assortimento di attrezzi per riparare eventuali forature nei compartimenti che assicurano la galleggiabilità;

.2 una pompa autorigonfiante o a soffietto;

1.2 I coltelli prescritti dalla Regola 38.5.1.2 devono essere coltelli di sicurezza.

Regola 40

Zattere di salvataggio rigide

1. Una zattera di salvataggio rigida deve essere conforme ai requisiti della Regola 38 ed, in aggiunta, alle prescrizioni della presente Regola.

2. *Costruzione delle zattere di salvataggio rigide.*

2.1 La galleggiabilità della zattera di salvataggio deve essere fornita da materiale per sua natura galleggiante sistemato il più vicino possibile al perimetro della zattera. Il materiale galleggiante deve essere anche resistente al fuoco o essere protetto da un rivestimento resistente al fuoco.

2.2 Il fondo della zattera di salvataggio deve impedire l'ingresso dell'acqua all'interno della zattera e deve mantenere gli occupanti fuori dell'acqua, isolandoli dal freddo.

3. *Capacità di trasporto della zattere di salvataggio rigide.*

Il numero di persone che la zattera può essere autorizzata a trasportare deve essere uguale al minore dei seguenti valori:

.1 il numero intero maggiore ottenuto dividendo per 0.096 il volume del materiale galleggiante, espresso in metri cubi, moltiplicato a suo volta per il fattore 1 diminuito del peso specifico proprio del materiale galleggiante; oppure

.2 il numero intero maggiore ottenuto dividendo per 0,372 l'area orizzaontale della sezione trasversale del fondo della zattera misurata in metri quadrati; oppure

.3 il numero di persone di peso medio pari a 75 Kg., tutte indossanti regolamentari giubbetti di salvataggio che possono trovare posto sedute con sufficiente comodità e spazio sopra la testa, senza interferire con la operatività di nessuno degli equipaggiamenti in dotazione alla zattera di salvataggio.

4. *Accesso alle zattere di salvataggio rigide.*

4.1 Almeno una entrata deve essere munita di una rampa rigida di salita per consentire alle persone in mare di issarsi a bordo. Nel caso di zattere messe a mare con le gru e dotate di più di un accesso, la rampa deve essere realizzata in corrispondenza dell'entrata opposta a quella dove si trovano le sistemazioni per l'imbarco e l'ormeggio accosto alla nave.

4.2 Gli ingressi sprovvisti di rampa di salita devono essere muniti di una scaletta a tarozzi il cui gradino inferiore deve trovarsi a non meno di 0,4 mt. sotto la linea di galleggiamento a vuoto della zattera.

4.3 Debbono esservi all'interno della zattera delle sistemazioni per agevolare le persone che salgono la rampa o la scaletta ad issarsi a bordo.

5. *Stabilità delle zattere di salvataggio rigide.*

5.1 A meno che la zattera non sia in grado di essere impiegata in sicurezza in qualsiasi posizione di galleggiamento, la sua resistenza e stabilità devono essere tali da farla raddrizzare automaticamente, oppure che essa possa essere prontamente riportata in posizione di navigazione, da una sola persona in mare calmo.

5.2 La zattera, al completo delle persone assegnate e dell'equipaggiamento, deve avere una stabilità tale da consentire il rimorchio in acqua calma, a velocità sino a 3 nodi.

6. *Attrezzature per zattere di salvataggio rigide.*

6.1 La zattera deve essere dotata di una barbetta robusta. Il carico di rottura del sistema costituito dalla barbetta e dai suoi attacchi alla zattera, eccettuato il cavetto a rottura tarata di cui alla regola 38,6, non deve essere inferiore a 10,0 KN per le zattere della capacità autorizzata per nove persone o più, e non inferiore a 7,5 KN per tutte le altre zattere.

6.2 Sulla sommità della tenda deve essere sistemata una lampada ad accensione manuale, che sia visibile in una notte scura con atmosfera chiara a una distanza non inferiore a 2 miglia, per almeno 12 h. Se la lampada è ad intermittenza, essa deve lampeggiare con frequenza non inferiore a 50 lampi al minuto per le prime 2 ore del periodo operativo di 12 h. La lampada deve essere alimentata da una pila attivata dall'acqua di mare o da una pila a secco ad azione chimica e deve accendersi automaticamente quando la tenda si sollava in posizione normale. La pila elettrica deve essere di tipo non deteriorabile con l'umidità o il vapore presenti nella zattera in posizione di stivaggio.

6.3 Una lampada ad accensione manuale, deve essere sistemata all'interno della zattera, e funzionare almeno per 12 h. continuamente. La lampada deve accendersi automaticamente quando la tenda si solleva in posizione normale e deve avere intensità luminosa sufficiente da parmettere la lettura delle istruzioni per la sopravvivenza e per le dotazioni.

7. *Marcatura e contrassegni sulle zattere rigide di salvataggio.*

La zattera deve essere marcata con:

.1 il nome e il posto di registrazione della nave cui appartiene;

.2 il nome del produttore o marchio di fabbrica;

.3 il numero di serie;

.4 il nome dell'Autorità che ha fornito l'approvazione;

.5 il numero delle persone che è autorizzata ad accogliere, iscritto su ogni entrata in caratteri di colore contrastante con quello delle zattere e dell'altezza non inferiore a 100 mm.;

.6 SOLAS;

.7 il tipo del pacco di dotazioni di emergenza assegnato;

.8 la lunghezza del cavo di ormeggio;

.9 l'altezza massima sulla superficie dell'acqua cui è consentito stivarla (altezza del lancio di collaudo);

.10 le istruzioni per la messa in mare.

8. *Zattere di salvataggio rigide messe a mare con le gru.*

In aggiunta ai requisiti precedenti, una zattera di salvataggio rigida per cui è previsto l'impiego con un dispositivo approvato per la messa a mare, deve essere in grado, quando è sospesa al suo gancio o alla briglia di sollevamento, di sostenere un peso pari a 4 volte il suo carico completo di persone e di dotazioni.

Regola 41

Prescrizioni generali per le imbarcazioni di salvataggio

1. *Costruzione delle imbarcazioni di salvataggio.*

1.1 Le imbarcazioni di salvataggio debbono essere costruite adeguatamente, ed avere forme e proporzioni tali da assicurare una ampia stabilità in mare mantenendo un sufficiente bordo libero quando sono al completo delle persone ad esse assegnate e dell'equipaggiamento. Debbono avere scafo rigido e mantenere una stabilità positiva con tutto l'equipaggiamento e le persone a bordo, anche se uno qualsiasi dei compartimenti sotto il galleggiamento risultasse forato in mare calmo ed in posizione diritta, supponendo che non vi siano perdite di materiale per la galleggiablità o ulteriori danni.

1.2 Tutte le imbarcazioni di salvataggio debbono avere robustezza strutturale sufficiente per:

.1 essere ammainate a mare, in tutta sicurezza, con il loro carico completo di persone ed equipaggiamento; e

.2 essere in grado di venir calate e rimorchiate con la nave in moto alla velocità di 5 nodi in acqua calma.

1.3 Lo scafo e le coperture rigide debbono essere di materiale resistente al fuoco o non combustibile.

1.4 Debbono essere previsti dei posti a sedere sui banchi trasversali o laterali o su sedie fissate allo scafo nella posizione piu bassa possibile e costruite in modo tale da sorreggere il numero delle persone autorizzate a salire, secondo il paragrafo 2.2.2, ognuna del peso di 100 Kg.

1.5 Ogni imbarcazione di salvataggio deve avere robustezza sufficiente a sopportare un carico come sotto indicato, senza subire deformazioni residue dopo che il carico viene tolto:

.1 nel caso di imbarcazioni a scafo metallico, un carico pari ad 1,25 volte il peso totale dell'imbarcazione al completo delle persone e dell'equipaggiamento; oppure

.2 nel caso delle altre imbarcazioni, due volte il peso complessivo dell'imbarcazione al completo delle persone e dell'equipaggiamento.

1.6 Ogni imbarcazione deve possedere robustezza sufficiente a sopportare un urto laterale contro le murate della nave alla velocità di impatto di almeno 3.5 mt./sec. nelle condizioni di carico completo di persone ed equipaggiamento e se possibile con i bottazzi ed i parabordi a posto; ed inoltre a subire, nelle stesse condizioni, uno sganciamento in acqua da un'altezza non inferiore a 3 mt.

1.7 La distanza verticale tra la superficie del pagliolato dell'imbarcazione e l'interno della copertura o della tenda sopra al 50% della superficie del pagliolato, deve essere:

.1 non meno di 1,3 m. per un'imbarcazione autorizzata ad accogliere nove persone o meno;

.2 non meno di 1,7 m. per un'imbarcazione autorizzata ad accogliere 24 persone o più;

.3 non meno della distanza determinata per interpolazione lineare tra 1,3 m. ed 1,7 m. per le imbarcazioni autorizzate ad accogliere tra le 9 e le 24 persone.

2. *Capacità di trasporto delle imbarcazioni di salvataggio.*

2.1 Nessuna imbarcazione di salvataggio può essere autorizzata ad accogliere più di 150 persone.

2.2 Il numero di persone che un'imbarcazione di salvataggio può essere autorizzata ad accogliere deve essere uguale al minore dei valori sottoindicati:

.1 il numero delle persone di peso medio pari a 75 Kg., tutte indossanti giubbetti di salvataggio regolamentari, che possono trovare posto sedute in posizione normale e senza intralciare il funzionamento dei mezzi di propulsione o di altro elemento in dotazione oppure:

.2 il numero degli spazi che possono venire ricavati nelle sistemazioni sedute secondo il metodo nella figura 1 sottoriportata. Le sagome possono venire sovrapposte, come indicato, purché siano installati dei poggiapiedi, vi sia spazio sufficiente per le gambe e la distanza verticale tra i posti di ordine superiore ed inferiore non sia meno di 350 mm.
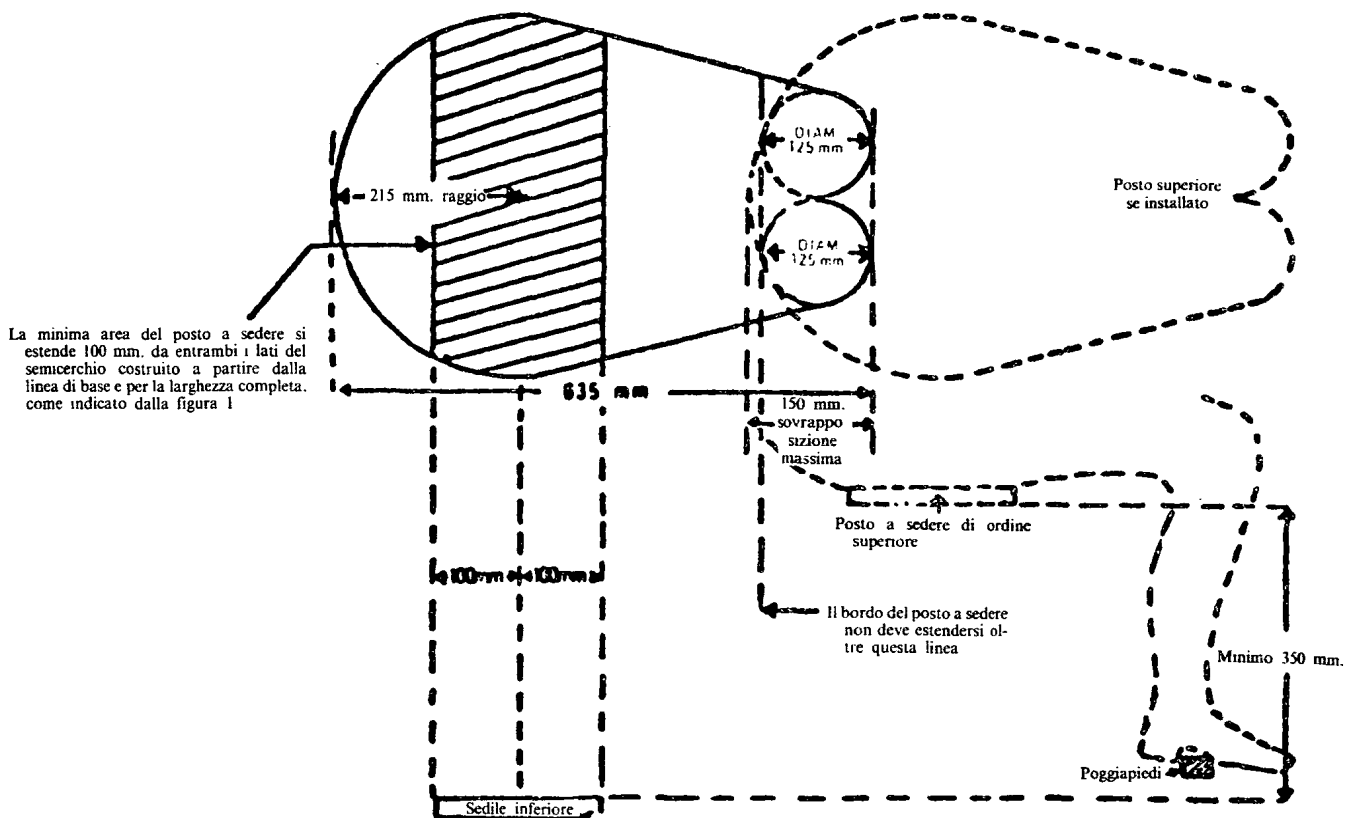
Figura 1

2.3 Ogni posto a sedere nell'imbarcazione di salvataggio deve essere chiaramente indicato.

3. *Accesso alla imbarcazione di salvataggio.*

3.1 Le imbarcazioni di salvataggio delle navi da passeggeri devono essere sistemate in modo da consentire il rapido imbarco di tutte le persone ad esse assegnate come pure deve essere possibile uno sbarco rapido.

3.2 Le imbarcazioni di salvatagggio delle navi da carico devono essere sistemate in modo da consentire l'imbarco di tutte le persone ad esse assegnate in un tempo non superiore ai 3 min. dal momento in cui viene dato l'ordine di imbarco. Deve essere ugualmente possibile uno sbarco rapido.

3.3 Le imbarcazioni di salvataggio devono avere una scaletta di imbarco dal mare che possa essere usata su entrambi i lati dell'imbarcazione, per consentire alle persone in acqua di salire a bordo. Il gradino inferiore della scaletta deve trovarsi a non meno di 0,4 m. sotto il galleggiamento a vuoto dell'imbarcazione stessa.

3.4 L'imbarcazione di salvataggio deve essere attrezzata in modo che i naufraghi incapaci di reagire possano essere issati a bordo sia direttamente dall'acqua che su barelle.

3.5 Tutte le superfici su cui le persone debbono camminare devono avere un rivestimento antisdrucciolo.

4. *Galleggiabilità delle imbarcazioni di salvataggio.*

Tutte le imbarcazioni di salvataggio devono possedere galleggiabilità intrinseca o debbono essere attrezzate con materiale per sua natura galleggiante e, che non sia attaccabile dall'azione dell'acqua di mare, di olii combustibili e loro derivati. Detto materiale deve poter mantenere a galla l'imbarcazione completa di persone ed equipaggiamento, una volta allagata e aperta al mare. Deve essere inoltre installato del materiale aggiuntivo, per sua natura galleggiante, in quantià tale da fornireuna spinta di galleggiamento pari a 280 N per persona. Esternamente allo scafo, può essere installato solo del materiale aggiuntivo a quello sopra calcolato.

5. *Bordo libero e stabilità delle imbarcazioni di salvataggio.*

Tutte le imbarcazioni di salvataggio allorchè occupate dal 50% delle persone che esse sono autorizzate ad accogliere sedute ai posti previsti su di un solo lato della linea centrale, devono mantenere un bordo libero pari al 1.5% della loro lunghezza oppure 100 mm., scegliendo il valore maggiore. Il bordo libero si misura verticalmente dal galleggiamento all'apertura più bassa che possa far allagare l'imbarcazione stessa.

6. *Mezzi di propulsione delle imbarcazioni di salvataggio.*

6.1 Ogni imbarcazione di salvataggio deve essere spinta da un motore a combustione interna. Su tali imbarcazioni non si possono utilizzare motori il cui combustibile raggiunga un punto di infiammabilità inferiore o pari a 43°C (collaudo in recipiente chiuso).

6.2 Il motore può avere sia l'avviamento a mano sia un motorino d'avviamento, purchè alimentato da due fonti di energia ricaricabili ed indipendenti. Deve essere previsto altresì ogni mezzo ausiliare o necessario all'avviamento. Il sistema di avviamento principale e quello ausiliario devono essere in grado di mettere sicuramente in moto il motore alla temperatura ambiente di -15°C entro 2 min. dall'inizio del processo di avviamento, a meno che, a giudizio dell'Amministrazione, venga ritenuta più idonea un'altra temperatura adeguata al clima dei viaggi sui quali fa constantemente servizio la nave cui appartiene l'imbarcazione di salvataggio. Il sistema di avviamento principale e quello ausiliare non devono essere ostacolati dall'alloggiamento o copertura del motore, traverse o altri impedimenti.

6.3 Il motore avviato a freddo deve essere in grado di funzionare per almeno 5 min. con l'imbarcazione fuori dall'acqua.

6.4 Il motore deve funzionare anche quando l'imbarcazione di salvataggio è allagata e l'acqua arriva fino alla linea centrale del cambio.

6.5 Il cambio deve essere congegnato in modo da staccare l'albero di trasmissione del moto all'elica dal motore stesso e deve consentire la marcia avanti e la marcia indietro.

6.6 Il tubo di scarico dei gas della combustione deve essere sistemato in modo da impedire l'entrata dell'acqua dal mare in condizioni di funzionamento normali.

6.7 Tutte le imbarcazioni di salvataggio devono essere progettate tenendo conto della sicurezza delle persone in acqua ed in modo da evitare possibili danni al sistema di propulsione causati da rottami galleggianti.

6.8 La velocità di una imbarcazione di salvataggio, che naviga in acqua calma con il carico completo di persone ed equipaggiamento e con tutte le macchine ausiliarie mosse dal motore principale, in azione deve essere non inferiore a 6 nodi. Deve essere invece non inferiore a 2 nodi, quando rimorchia una zattera da 25 persone completamente carica di persone e di equipaggiamento, oppure un rimorchio equivalente. La scorta del combustibile per il motore, adatto all'uso nell'escursione delle temperature previste nell'area dove la nave svolge i suoi viaggi, deve non essere inferiore a quella necessaria ad alimentare il motore per 24 h., all'andatura di 6 nodi, con la imbarcazione completamente carica di persone ed equipaggiamento.

6.9 Il motore principale, l'albero ed i congegni di trasmissione e gli accessori del motore devono essere racchiusi in una incastellatura resistente al fuoco o altra simile sistemazione che offra protezione equivalente, proteggendo altresì le persone dal venire accidentalmente in contatto con parti calde o in moto e riparando il motore stesso dalle intemperie e dal mare. Debbono essere adottati tutti i dispositivi idonei a ridurre il rumore del motore. Le batterie per la messa in moto debbono essere racchiuse in una incastellatura stagna all'acqua sul fondo e sui fianchi, ma che consenta il necessario sfogo dei gas sulla chiusura superiore ben aderente.

6.10 Il motore principale e gli ausiliari debbono essere progettati in modo da impedire o limitare le emissioni elettromagnetiche che possano disturbare le trasmissioni delle apparecchiature radio usate a bordo dell'imbarcazione.

6.11 Debbono esservi a bordo dei mezzi idonei a ricaricare tutte le batterie di dotazione per la messa in moto del motre principale per l'apparecchio radio e per il proiettore di ricerca. Le batterie per la radio non debbono servire anche per la messa in moto. Deve essere prevista la ricarica delle batterie da bordo della nave ad una tensione di alimentazione che non superi 55 volt. Il cavo di alimentazione deve essere scollegabile dalla stazione di imbarco sulla imbarcazione stessa.

6.12 Vicino al controllo del motore, in un punto ben visibile, deve essere affisso un involucro stagno all'acqua contenente le istruzioni per la sua messa in moto ed il suo funzionamento.

7. *Attrezzatura delle imbarcazioni di salvataggio*

7.1 Tutte le imbarcazioni di salvataggio debbonó essere dotate di almeno una valvola di svuotamento sistemata presso il punto più basso della carena che deve automaticamente restare aperta per consentire la fuoriuscita dell'acqua allorché l'imbarcazione non è in mare e deve chiudersi automaticamente per impedire l'entrata dell'acqua quando l'imbarcazione galleggia. Ogni valvola di svuotamento automatico deve essere fornita da un tappo o di un aleggio per chiudere la valvola, che deve essere fissato alla barca con una cimetta o catenella o altro collegamento idoneo. Le valvole di svuotamento debbono essere facilmente accessibili dall'interno dell'imbarcazione e la loro posizione deve essere chiaramente contrassegnata.

7.2 Tutte le imbarcazioni di salvataggio debbono essere dotate di timone e di barra. Se l'imbarcazione ha una ruota o altro mezzo di governo a distanza del timone, la barra deve restare come mezzo di riserva in caso di mancato funzionamento del meccanismo di governo principale. Il timone deve essere sempre installato sull'imbarcazione. La barra, sempre a posto, oppure appesa vicino all'asse del timone, tuttavia, nel caso che ci sia un mezzo di governo a distanza la barra può essere smontata e conservata in luogo sicuro vicino all'asse del timone. Il timone e la barra non debbono venir danneggiati dal dispositivo di messa a mare, né dalle eliche.

7.3 Una filiera a ghirlanda di sagola galleggiante deve essere affestonata tutto intorno allo scafo esterno dell'imbarcazione meno che nelle vicinanze delle eliche e del timone.

7.4 Le imbarcazioni che non si raddrizzano da sole devono essere munite di maniglie adatte nella parte immersa dello scafo, per consentire alle persone in mare di aggrapparvisi nel caso che rimanga in posizione capovolta. Le dette maniglie debbono essere fissate all'imbarcazione in modo tale che, se soggette ad un impatto tale da provocare la loro rottura, esse si stacchino senza danneggiare le eliche o la stessa imbarcazione di salvataggio.

7.5 Tutte le imbarcazioni di salvataggio debbono essere dotate di stipetti o compartimenti chiusi a tenuta stagna all'acqua di capacità sufficiente a contenere le provviste di viveri ed acqua e i minuti oggetti dell'equipaggiamento elencati al paragrafo 8. Debbono esservi le attrezzature per la raccolta e la conservazione dell'acqua piovana.

7.6 Ogni imbarcazione di salvataggio autorizzata per essere messa a mare con una gru o con una coppia di gru, deve avere un meccanismo di sganciamento corrispondente ai seguenti requisiti:

.1 il meccanismo deve essere congegnato in modo che i ganci vengano liberati contemporaneamente;

.2 il meccanismo deve avere due sistemi di sganciamento come sotto specificato;

2.1 un sistema automatico normale capace di sganciare l'imbarcazione non appena galleggia o quando i ganci non sono in tensione per assenza di carico;

2.2 un sistema di sganciamento sotto carico capace di liberare l'imbarcazione anche quando i ganci sopportano un peso. Tale sganciamento deve essere realizzato in modo da ammainare l'imbarcazione in qualsiasi condizione di carico: sia in assenza completa di carico quando l'imbarcazione galleggia, sia quando l'imbarcazione, con il suo completo carico di passeggeri ed equipaggiamento, sopporta un carico pari a 1,1 volte il peso dell'imbarcazione al completo delle persone e dell'equipaggiamento.

2.3 Quest'ultimo sistema di sganciamento a comando dev'essere protetto adeguatamente contro l'eventualità di impiego accidentale o prematuro.

.3 Il comando di sganciamento deve essere marcato chiaramente con un calore che contrasti con il colore di fondo.

.4 Il meccanismo deve essere progettato per resistere ad un coefficiente di sicurezza pari a 6, vale a dire, il materiale con cui viene costruito deve avere un carico di rottura pari a 6 volte il peso dell'imbarcazione di salvataggio al completo di persone ed equipaggiamento nell'ipotesi che tale peso sia uniformemente distribuito tra le gru.

7.7 Ogni imbarcazione di salvataggio deve essere attrezzata con un dispositivo di rilascio della barbetta di prora in modo che possa essere mollata a comando, allorché sotto tensione.

7.8 Ogni imbarcazione di salvataggio deve una installazione permanente di presa di terra elettrica e sistemazioni idonee a far sedere in posizione sicura l'operatore radio e per alzare in posizione di lavoro fissa l'antenna fornita con l'apparecchio radio portabile prescritto alla Regola 6.2.1

7.9 Le imbarcazioni di salvataggio di cui è previsto la calata a mare lungo le fiancate della nave debbono avere bottazzi e parabordi come necessario per facilitare l'ammainata ed impedire danni all'imbarcazione stessa.

7.10 Sulla sommità della copertura o del tendone deve essere sistemata una lampada a comando manuale visibile in notte scura ed atmosfera chiara a distanza non inferiore a 2 miglia per la durata di almeno 12 h. Se è una lampada ad intermittenza deve lampeggiare con la frequenza di 50 lampi al minuto per le prime 2 ore delle 12 h. di ciclo operativo.

7.11 Una lampada o sorgente di luce analoga deve essere fornita nell'interno della imbarcazione di salvataggio per permettere la lettura delle istruzioni di sopravvivenza e per le dotazioni in grado di funzionare per almeno 12 h.; non sono ammesse, tuttavia, per questo scopo lampade ad olio.

7.12 Salvo esplicite disposizioni diverse, ogni imbarcazione di salvataggio deve avere mezzi efficienti per lo svuotamento oppure essere autosvuotante.

7.13 Ogni imbarcazione di salvataggio deve avere la vista libera dalla timoneria in direzione della prua, della poppa e su entrambi i fianchi per consentire di effettuare la messa a mare e le manovre in sicurezza.

8. *Equipaggiamento delle imbarcazioni di salvataggio.*

Tutti gli oggetti di dotazione, sia quelli prescritti dal presente paragrafo, sia in altri di questo capitolo, ad eccezione del gancio di accosto che invece deve essere sempre mantenuto libero per scostarsi dalla nave, debbono essere assicurati all'interno della imbarcazione con delle rizze, oppure conservati in stipetti o scompartimenti, su mensole o in sistemazioni simili ed altrettanto idonee. L'equipaggiamento deve essere assicurato in modo da non interferire con la manovra di abbandono nave. Tutti gli oggetti della dotazione debbono essere di dimensioni e peso il più possibile ridotti e debbono essere imballati in modo adeguato ed più compatto possibile. Salvo quando prescritto diversamente, la dotazione normale deve comprendere:

.1 un numero sufficiente di remi galleggianti per mantenere una rotta in acqua calma. Per ogni remo debbono essere previsti degli scalmi dritti o scalmiere a gola o dispositivi equivalenti. Deve scalmi debbono essere assicurati all'imbarcazione con cimette o catenelle;

.2 due ganci d'accosto;

.3 una sassola galleggiante con due buglioli;

.4 un manuale di sopravvivenza;

.5 una chiesuola contenente una bussola efficiente, luminosa o provvista di adeguatii mezzi di illuminazione. In una imbarcazione completamente chiusa, la chiesuola deve essere realizzata in posizione fissa permanente vicino alla timoneria; in tutte le altre imbarcazioni di salvataggio deve essere fornita di adeguati dispositivi di montaggio;

.6 un'ancora galleggiante di dimensioni adeguate, completa di cavo da ormeggio resistente agli strappi e di cavo di recupero capace di fornire una presa sicura per le mani, anche quando bagnato. La robustezza dell'ancora galleggiante del cavo di rimorchio e di recupero deve essere sufficiente a resistere a tutte le condizioni di mare;

.7 due efficienti cavi da ormeggio di lunghezza pari a non meno del doppio della distanza tra la posizione della imbarcazione di salvataggio ed il galleggiamento della nave in condizione di navigazione di minimo carico, oppure 15 m., assumendo il valore più grande. Uno di questi cavi, collegato al meccanismo di sgancio richiesto dalla Regola 41.7.7, deve essere collocato all'estremità del dritto di prora dell'imbarcazione di salvataggio e l'altro deve essere bene assicurato e pronto all'uso a prua o in prossimità della prua;

.8 due accette, una a prua ed una a poppa;

.9 recipienti stagni contenenti 3 l. di acqua dolce potabile per persona assegnata all'imbarcazione, di cui 1 l. a persona puo essere sostituito da un apparato dessalatore in grado di produrre in due giorni una quantità uguale di acqua potabile;

.10 un mestolo inossidabile fissato con cavetto;

.11 un recipiente inossidabile graduato per bere;

.12 una razione viveri di non meno di 10.000 KJ per persona assegnata. Le razioni debbono essere conservate in imballaggi stagni all'aria, stivati a loro volta in contenitori stagni all'acqua;

.13 quattro razzi di segnalazione, a paracadute corrispondenti ai requisiti della Regola 35;

.14 sei fuochi a mano corrispondenti ai requisiti della Regola 36;

.15 due segnali fumogeni corrispondenti ai requisiti della Regola 37;

.16 una torcia elettrica impermeabile all'acqua, atta alla segnalazione Morse accompagnata da una serie di pile di ricambio e da una lampadina di ricambio conservata in un contenitore stagno;

.17 uno specchio da segnalazione diurna con le istruzioni per segnalare con le navi e con gli aerei;

.18 una copia dei segnali di salvataggio prescritti dal regolamento V/16 contenuto in una cartella impermeabile od in un contenitore stagno;

.19 un fischietto od altro segnale acustico equivalente;

.20 un corredo di pronto-soccorso in una scatola stagna che possa essere richiusa ermeticamente dopo l'uso;

.21 sei compresse di un medicinale antinaupatico ed un sacchetto per il mal di mare per ogni persona assegnata;

.22 un coltello a serramanico fissato all'imbarcazione con una cimetta;

.23 tre apriscatole;

.24 due anelli galleggianti, per recupero persone a mare, collegati ad una sagola galleggiante di lunghezza non inferiore ai 30 m.;

.25 una pompa a mano;

.26 un corredo di attrezzi da pesca;

.27 una cassetta attrezzi sufficienti ad eseguire le riparazioni minori più ricorrenti al motore principale ed ai suoi accessori;

.28 un estintore portabile idoneo ad estinguere incendi di olio combustibile;

.29 un proiettore in grado di illuminare efficacemente di notte un oggetto di colore chiaro, in un campo di 18 m., alla distanza di 180 m. e per un periodo complessivo di 6 h., di cui almeno 3 h. di funzionamento continuo;

.30 un riflettore radar efficiente;

.31 indumenti per la protezione termica corrispondenti ai requisiti della Regola 34 che siano sufficienti per il 10% del numero delle persone che l'imbarcazione di salvataggio è autorizzata ad alloggiare, oppure due, assumendo il valore maggiore;

.32 l'Amministrazione può dispensare le navi in servizio per viaggi di natura e durata tale che, a suo giudizio, ne rendano superfluo l'impiego delle dotazioni di cui ai paragrafi 8.12 ed 8.26.

9. *Marcatura delle imbarcazioni di salvataggio.*

9.1 Le dimensioni di una imbarcazione di salvataggio ed il numero delle persone che essa è autorizzata ad accogliere devono essere marcati sull'imbarcazione stessa in caratteri chiari ed indelebili.

9.2 Il nome ed il porto di immatricolazione della nave cui l'imbarcazione appartiene deve essere marcato su ciascun lato della prua in lettere maiuscole dell'alfabeto Romano.

9.3 I mezzi di identificazione della nave cui appartiene l'imbarcazione di salvataggio ed il suo numero distintivo devono essere marcati in modo ben visibile dall'alto.

Regola 42

Imbarcazioni di salvataggio parzialmente coperte

1. Le imbarcazioni di salvataggio parzialmente coperte devono soddisfare ii requisiti della Regola 41 ed inoltre le prescrizioni della Regola.

2. Ogni imbarcazione di salvataggio parzialmente coperta deve essere dotata di mezzi di svuotamento efficaci oppure provvedere automaticamente allo svuotamento.

3. L'imbarcazione di salvataggio deve avere una copertura rigida, sistemata in modo permanente, che si estenda su non meno del 20% della lunghezza a partire dalla prora e su non meno del 20% della lunghezza a partire dalla poppa. L'imbarcazione di salvataggio deve inoltre essere provvista di una tenda ripiegabile, fissata in modo permanente, che unitamente alle coperture rigide, protegga completamente gli occupanti dell'imbarcazione dall'esposizione all'aria in un riparo resistente alle intemperie.
La tenda deve essere strutturata in maniera tale che:

.1 sia fornita di adeguate sezioni rigide o di stecche che consentano di innalzarla;

.2 possa essere montata da non più di due persone;

.3 assicuri agli occupanti l'isolamento dal caldo e dal freddo, mediante almeno due strati di materiale, separati da un vuoto d'aria o altro sistema ugualmente efficace. Si deve impedire l'accumulo di acqua nell'intercapedine;

.4 l'esterno sia di colore molto visibile e l'interno di colore tale da non creare disagio agli occupanti;

.5 abbia entrate alle due estremità e su entrambi i lati dotate di sistemi di chiusura efficaci ed adattabili che possano essere agevolmente e rapidamente aperti e richiusi, sia dall'interno che dall'esterno, in modo da consentire il ricambio d'aria, ma tali da impedire l'entrata dell'acqua di mare, del vento e del freddo. Devono essere previsti dei sistemi per mantenere stabilmente e con sicurezza gli accessi in posizione di apertura e di chiusura;

.6 deve consentire, con gli accessi chiusi, un ricambio d'aria sufficiente per gli occupanti in ogni momento;

.7 sia dotata di mezzi per raccogliere l'acqua piovana;

.8 gli occupanti possano fuoriuscire, nell'eventualità che l'imbarcazione si capovolga;

4. L'interno dell'imbarcazione di salvataggio deve essere di colore molto visibile.

5. L'apparecchio radiotelegrafico previsto dalla Regola 6.2.2 deve essere installato in una cabina abbastanza ampia da alloggiare sia l'apparecchiatura che la persona che la utilizza. Tale cabina, separata, non viene richiesta se l'imbarcazione è costruita in modo da assicurare uno spazio riparato, ritenuto idoneo dall'Amministrazione.

Regola 43

Imbarcazioni di salvataggio parzialmente coperte e autoraddrizzanti

1. Le imbarcazioni di salvataggio parzialmente coperte e autoraddrizzanti devono soddisfare le prescrizioni della Regola 41 ed in più quelle della presente Regola.

2. *Copertura*

2.1 Devono essere previste delle coperture rigide, collegate in modo permanente allo scafo, che si estendano su non meno del 20% della lunghezza dell'imbarcazione a partire dalla prora e su non meno del 20% della lunghezza a partire dalla poppa.

2.2 Le coperture rigide devono formare due ripari. Se i ripari hanno delle paratie, essi devono essere dotati di apertura di ampiezza sufficiente a consentire un agevole accesso a persone che indossino ciascuna una tenuta da immersione o abiti caldi ed un giubetto di salvataggio; l'altezza interna dei ripari deve permettere alle persone di prendere agevolmente posto sui sedili di prua e di poppa.

2.3 Le coperture rigide devono essere dotate di finestrini o di pannelli trasparenti che lascino entrare tanta luce del giorno quanto basta ad illuminare l'interno dell'imbarcazione anche con le aperture e le tende chiuse, e rendendo superflua l'illuminazione artificiale.

2.4 Le coperture rigide devono avere dei mancorrenti che garantiscano una sicura presa alle persone che si muovono all'esterno dell'imbarcazione.

2.5 Le parti scoperte dell'imbarcazione di salvataggio devono essere dotate di una tenda fissata stabilmente e tale che:

.1 possa essere agevolmente montata da non più di due persone entro due minuti;

.2 sia resa isolante in modo da riparare gli occupanti dal caldo e dal freddo mediante almeno due strati di materiale separati da un vuoto d'aria, o con altro sistema ugualmente efficace.

2.6 Lo spazio chiuso formato dai copertini e dalla tenda deve essere attrezzato in modo da:

.1 consentire le operazioni di messa a mare e di recupero senza che gli occupanti debbano abbandonare il riparo;

.2 avere delle entrate alle due estremità e su ciascun lato, munite di dispositivi di chiusura efficienti ed adattabili, che possano essere prontamente ed agevolmente aperte e chiuse sia dall'interno che dall'esterno, realizzate in maniera da permettere il ricambio dell'aria, ma che non lascino penetrare l'acqua di mare, il vento e il freddo. Devono essere previsti dei sistemi per mantenere stabilmente aperti o chiusi gli accessi;

.3 con la tenda montata e tutte le entrate chiuse, circoli in ogni momento una quantità d'aria sufficente per tutti gli occupanti;

.4 sia fornita di mezzi per raccogliere l'acqua piovana;

.5 l'esterno dei copertini e della tenda nonché l'interno di quella parte della imbarcazione di salvataggio che viene coperta dalla tenda, sia di colore molto visibile. L'interno degli spazi riparati deve essere di colore che non crei disagio agli occupanti;

.6 sia possibile manovrare a remi l'imbarcazione di salvataggio.

3. *Raddrizzamento.*

3.1 Ogni posto a sedere assegnato deve essere munito di una cintura di sicurezza, progettata in modo da trattenere saldamente al suo posto, una persona del peso di 100 kg. con l'imbarcazione capovolta.

3.2 La stabilità dell'imbarcazione di salvataggio deve essere tale che l'imbarcazione stessa diventi per sua natura automaticamente autoraddrizzante, sia quando l'imbarcazione è a pieno carico di persone e di equipaggiamento, sia quando è a carico parziale, con le persone assicurate ai loro posti con le cinture di sicurezza.

4. *Propulsione.*

4.1 Sia il motore che la trasmissione del moto devono essere comandati dalla posizione del timoniere.

4.2 Il motore ed i suoi impiantii ausiliari devono essere in grado di funzionare in qualsiasi posizione durante il capovolgimento ed il raddrizzamento dell'imbarcazione, oppure deve fermarsi automaticamente durante il capovolgimento ed essere facilmente rimesso in moto non appena l'imbarcazione ritorna nella posizione normale diritta ed è stata svuotata dell'acqua. L'impianto di alimentazione del combustibile e quello di lubrificazione devono essere progettati in modo da impedire la perdita di combustibile e quella di più di 250 M.L. di olio lubrificante dal motore durante il capovolgimento dell'imbarcazione.

5. *Costruzione e bottazzi.*

5.1 Nonostante quanto prescritto alla Regola 41.1.6, un'imbarcazione di salvataggio autoraddrizzante, parzialmente coperta, deve essere costruita così solidamente e deve essere costruita così solidamente e deve essere munita di bottazzi tali da garantire una protezione contro le pericolose accelerazioni che si verificano durante gli urtii dell'imbarcazione a carico completo di persone e di equipaggiamento, contro la murata della nave, ad una velocità di impatto non inferiore ai 3,5 m./s.

5.2 L'imbarcazione di salvataggio deve svuotarsi automaticamente.

Regola 44

Imbarcazioni di salvataggio completamente coperte

1. Le imbarcazioni di salvataggio completamente coperte devono soddisfare alle prescrizioni della Regola 41 ed inoltre a quelle della presente Regola.

2. *Coperture.*

Ogni imbarcazione completamente coperta deve essere dotata di una copertura stagna all'acqua che racchiuda completamente l'imbarcazione. La copertura deve essere sistemata in maniera che:

.1 protegga gli occupanti dal caldo e dal freddo;

.2 l'accesso nell'imbarcazione avvenga attraverso dei portelli a tenuta d'acqua che possano essere chiusi per rendere stagna l'imbarcazione;

.3 i portelli siano disposti in modo da consentire che le operazioni di messa a mare e di recupero dell'imbarcazione siano effettuate senza che nessun occupante debba abbandonare il locale chiuso;

.4 i portelli di ingresso si possano aprire e chiudere sia dall'interno che dall'esterno e siano muniti di dispositivi che li mantengano sicuramente in posizione di apertura;

.5 sia possibile manovrare l'imbarcazione con i remi;

.6 sia in grado, quando l'imbarcazione è capovolta, con i portelli chiusi e senza che si siano verificate notevoli infiltrazioni, di sostenere l'intero peso dell'imbarcazione, compreso tutto l'equipaggiamento, le macchine ed il carico completo delle persone assegnate;

.7 sia dotata di finestrini o di pannelli traslucidi su entrambi i lati che lascino entrare all'interno dell'imbarcazione, con i portelli chiusi tanta luce del giorno quanto basta a rendere superflua l'illuminazione artificiale;

.8 il suo esterno sia di colore molto visibile mentre l'interno sia di colore che non crei disagio agli occupanti;

.9 dei corrimano garantiscano una sicura presa per le persone che si muovono all'esterno dell'imbarcazione e ne agevolino l'imbarco e lo sbarco;

.10 le persone abbiano accesso ai sedili direttamente da un'entrata senza doversi arrampicare sui banchi trasversali o su altri ostacoli;

.11 gli occupanti siano protetti dagli effetti di pericolose depressioni atmosferiche, eventualmente provocate dall'assorbimento di aria del motore;

3. *Capovolgimento e raddrizzamento.*

3.1 Ogni sedile assegnato deve essere dotato di una cintura di sicurezza studiata per mantenere saldamente al suo posto una persona del peso di 100 kg. allorché l'imbarcazione è capovolta.

3.2 La stabilità dell'imbarcazione di salvataggio deve essere tale da consenitire il raddrizzamento, sia spontaneamente che con un sistema automatico, allorché l'imbarcazione si trovi nelle condizioni di carico completo o anche solo parziale di persone e di equipaggiamento, tutte le entrate e le aperture siano chiuse a tenuta stagna all'acqua e le persone siano assicurate al loro posto con cinture di sicurezza.

3.3 L'imbarcazione di salvataggio deve essere in grado di sostenere il suo carico completo di persone e di equipaggiamento anche quando l'imbarcazione si trova nelle condizioni di danneggiamento previste alla Regola 41.1.1. La sua stabilità residua deve essere, in tal caso, tale che, nell'eventualità di un capovolgimento, l'imbarcazione raggiunga automaticamente una posizione idonea ad assicurare agli occupanti una via di sfuggita sopra la superficie dell'acqua.

3.4 I tubi di scappamento, i tubi di aspirazione dell'aria di raffreddamento e tutte le altre aperture devono essere progettate in modo che l'acqua non raggiunga mai il motore nel caso che l'imbarcazione si capovolga e si raddrizzi.

4. *Propulsione.*

4.1 Sia il motore che la trasmissione del moto devono essere comandati dalla posizione del timoniere.

4.2 Il motore ed i suoi impianti ausiliari devono essere in grado di funzionare in qualsiasi posizione durante il capovolgimento e devono continuare a funzionare anche dopo che l'imbarcazione di salvataggio si è raddrizzata oppure cessare automaticamente di funzionare quando essa si capovolge per rimettersi facilmente in modo non appena l'imbarcazione ritorna in posizione diritta. L'impianto di alimentazione del combustibile e quello di lubrificazione devono essere progettati in modo da impedire la perdita di combustibile e quella di più di 250 m l. di olio lubrificante dal motore, durante il capovolgimento.

4.3 I motori raffreddati ad aria devono avere un sistema di tubi per aspirare dall'esterno l'aria di raffreddamento e per rimandare l'aria usata all'esterno dell'imbarcazione.

5. *Costruzione e bottazzi.*

5.1 Nonostante quanto previsto alla Regola 41.1.6, un'imbarcazione di salvataggio completamente coperta deve essere costruita così solidamente e deve essere munita di bottazzi tali da garantire una protezione contro le pericolose accelerazioni contro le pericolose accelerazioni dovute all'urto dell'imbarcazione, a carico completo di persone e di equipaggiamento, contro la murata della nave, ad una velocità di impatto non inferiore ai 3,5 m/s.

6. *Imbarcazioni di salvataggio a caduta libera.*

Un'imbarcazione di salvataggio progettata per la messa a mare a caduta libera deve essere costruita in maniera tale da fornire adeguata protezione contro le pericolose accelerazioni che si generano allorché viene lasciata cadere in acqua, con il suo carico completo di persone e di equipaggiamento, almeno dalla massima altezza alla quale essa è destinata ad essere sistemata al di sopra della linea di galleggiamento, alla minima immersione di navigazione, in condizioni sfavorevoli di assetto longitudinale fino a 10° di inclinazione e con non meno di 20° di sbandamento trasversale da un lato o dall'altro.

Regola 45

Imbarcazioni di salvataggio dotate di impianto autonomo di rifornimento d'aria

Oltre a soddisfare le prescrizioni delle Regole 41 e 44, un'imbarcazione di salvataggio dotata di impianto autonomo di rifornimento d'aria deve essere predisposta in maniera che, quando essa naviga con tutte le entrate e le aperture chiuse, l'aria all'interno dell'imbarcazione si mantenga respirabile ed innocua mentre il motore continua a funzionare regolarmente per una durata non inferiore a 10 minuti. Durante tale intervallo, la pressione atmosferica all'interno dell'imbarcazione non deve mai scendere al di sotto della pressione atmosferica esterna, e non deve neanche superarla di oltre 20 m.bar. L'impianto deve essere dotato di indicatori ottici per segnalare ad ogni istante la pressione del rifornimento d'aria.

Regola 46

Imbarcazioni di salvataggio resistenti al fuoco

1. Oltre a soddisfare le prescrizioni delle Regole 41, 44 e 45, un'imbarcazione di salvataggio resistente al fuoco, quando è in mare, deve essere in grado di proteggere le persone ad essa assegnate, allorché si trova avviluppata in mezzo alle fiamme di un incendio di idrocarburi per un periodo non inferiore a 8 minuti.

2. *Impianto ad acqua spruzzata.*

Un'imbarcazione dotata di un'impianto ad acqua spruzzata deve rispondere a quanto prescritto qui di seguito:

.1 l'acqua per detto impianto deve essere aspirata dal mare tramite una pompa a motore ad auto-adescamento. Deve essere possibile disporre ed interrompere l'erogazione del getto d'acqua su tutta la parte esterna dell'imbarcazione di salvataggio per mezzo di un dispositivo di apertura e chiusura;

.2 la presa di aspirazione dell'acqua di mare deve essere situata in modo da impedire l'aspirazione di liquidi infiammabili che si trovino sulla superficie del mare;

.3 l'impianto deve essere predisposto per il lavaggio con acqua dolce e per uno svuotamento completo.

Sezione V - Imbarcazioni d'emergenza

Regola 47

Imbarcazioni d'emergenza

1. *Generalità.*

1.1 Salvo quanto previsto dalla presente Regola, tutte le imbarcazioni d'emergenza devono soddisfare le prescrizioni delle Regole dalla 41.1 fino alla 41.7.4 compresa ed inoltre a quelle delle Regole 41.7.6, 41.7.7., 41.7.9, 41.7.12 e 41.9.

1.2 Le imbarcazioni di emergenza possono avere sia struttura rigida che gonfiata, oppure una combinazione delle due e devono inoltre:

.1 non essere inferiori a 3,8 m di lunghezza, né più lunghe di 8,5 m;

.2 essere in grado di trasportare almeno 5 persone sedute ed 1 distesa.

1.3 Le imbarcazioni d'emergenza a struttura mista, rigida e gonfiata, devono corrispondere alle specifiche prescrizioni della presente Regola, sino a completa soddisfazione dell'Amministrazione.

1.4 A meno che l'imbarcazione d'emergenza abbia un'adeguata insellatura, essa deve avere a prora una copertura che si estenda almeno per il 15% della sua lunghezza.

1.5 Le imbarcazioni d'enlergenza devono essere in grado di manovrare ad una velocità fino a 6 nodi mantenendo tale velocità per almeno 4 h.

1.6 Le imbarcazioni d'emergenza devono avere in mare, mobilità e manovrabilità sufficiente a svolgere le operazioni di recupero dei naufraghi dall'acqua, riunire a guidare le zattere di salvataggio, rimorchiare la più grande zattera di salvataggio che la nave ha in dotazione alla velocità di almeno 2 nodi, nelle condizioni di carico completo di persone e di equipaggiamento o con carico equivalente.

1.7 Un'imbarcazione di emergenza deve essere dotata di un motore entrobordo oppure di uno fuoribordo. Se ha un motore fuoribordo, il timone e la barra possono formare parte del motore. Nonostante le prescrizioni della Regola 41.6.1, possono essere sistemati dei motori fuoribordo a benzina, dotati di un impianto di alimentazione del combustibile di tipo approvato, e purché i serbatoi della benzina siano protetti in modo particolare contro gli incendi e le esplosioni.

1.8 Le imbarcazioni d'emergenza debbono essere munite di dispositivi fissi per il rimorchio, sufficientemente robusti per riunire, guidare e rimorchiare le zattere di salvataggio, come previsto dal paragrafo 1.6.

1.9 Le imbarcazioni di emergenza devono essere provviste di un sistema di stivaggio a prova di intemperie per i minuti oggetti della dotazione.

2. *Dotazione dell'imbarcazione d'emergenza.*

Tutti i componenti della dotazione di un'imbarcazione d'emergenza fatta eccezione per le gaffe di accosto che devono essere lasciate libere per mantenere l'imbarcazione scostata dalla murata della nave, devono essere assicurati all'interno dell'imbarcazione con delle cimette, oppure conservati in stipetti e scompartimenti, su mensole o sistemazioni simili ed altrettanto idonee. L'equipaggiamento deve essere assicurato in modo da non interferire con nessuna fase della manovra di messa a mare o di recupero a bordo. Tutti gli oggetti facenti parte della dotazione dell'imbarcazione d'emergenza devono essere di dimensioni e peso il più possibile ridotti e devono essere imballati in forma adeguata e compatta.

2.2 L'equipaggiamento regolarmente di ogni imbarcazione d'emergenza deve comprendere:

.1 un numero di remi galleggianti o di pagaie sufficienti per matenere la prua al mare in acque calme. Per ogni remo devono essere disponibili scalmi o scalmiere oppure dispositivi equivalenti. Gli scalmi o le scalmiere devono essere assicurate all'imbarcazione con cimette o catenelle;

.2 una cassola galleggiante;

3 una chiesuola contenente una bussola efficiente, che sia luminosa o provvista di adeguati mezzi di illuminazione;

.4 un'ancora galleggiante munita di cavo di recupero e con un cavo da ormeggio di robustezza adeguata, lungo almeno 10 m.;

.5 una barbetta di sufficiente lunghezza e robustezza, collegata al meccanismo di sgancio richiesto dalla Regola 41.7.7, collocata all'estremità prodiera delle imbarcazioni d'emergenza;

.6 un cavo galleggiante di lunghezza non inferiore ai 50 m. e di robustezza sufficiente a rimorchiare una zattera di salvataggio, come previsto dal paragrafo 1.6;

.7 una torcia elettrica stagna all'acqua, atta a trasmettere segnali Morse, accompagnata da una serie di pile di riserva e da una lampadina di ricambio conservate in un contenitore stagno;

.8 un fischietto o altro mezzo di segnalazione acustica equivalente;

.9 una dotazione di pronto-soccorso, in una cassetta stagna che possa essere richiusa ermeticamente dopo l'uso;

.10 due anelli galleggianti per il recupero di persone in mare, collegati ad una sagola galleggiante di lunghezza non inferiore ai 30 m.;

.11 un proiettore capace di illuminare efficientemente, di notte un'oggetto di colore chiaro, in un campo di 18 m., ad una distanza di 180 m.

Il proiettore deve poter funzionare per un arco di tempo di 6 h, di cui almeno tre continuative;

.12 un riflettore radar efficiente;

.13 indumenti per la protezione termica, rispondenti ai reuisiti della Regola 34, che siano sufficienti per il 10% del numero delle persone che l'imbarcazione d'emergenza è autorizzata ad alloggiare, oppure due, assumendo il valore maggiore.

2.3 Oltre all'equipaggiamento richiesto dal paragrafo 2.2., la dotazione ordinaria di ogni imbarcazione d'emergenza di tipo rigido deve comprendere:

.4 un gancio di accosto;

.2 un bugliolo;

.3 un coltello o un'accetta.

2.4 Oltre alle dotazioni richieste al paragrafo 2.2, l'equipaggiamento ordinario di ogni imbarcazione d'emergenza gonfiata deve comprendere:

.1 un coltello di sicurezza galleggiante;

.2 due spugne;

.3 un'efficiente soffiettto o pompa azionata a mano;

.4 un corredo di attrezzi per le riparazioni di forature, conservato in idoneo contenitore;

.5 un gancio di accosto di sicurezza.

3. *Prescrizioni aggiuntive per le imbarcazioni d'emergenza gonfiate.*

3.1 Le prescrizioni delle Regole 41.1.3 e 41.1.5 non si applicano alle imbarcazioni di emergenza gonfiate.

3.2 Un'imbarcazione di emergenza deve essere costruita in modo tale che, quando essa è sospesa alla briglia o al gancio di sospedita:

.1 abbia sufficiente rigidità e robustezza per essere ammainata e recuperata con il suo carico completo di persone e di equipaggiamento;

.2 sia sufficientemente robusta da sopportare un carico pari a 4 volte i proprio peso quando essa è al completo di persone ed equipaggiamento e si trova ad una temperatura ambiente di 20 ± 3°C, con tutte le valvole di sicurezza bloccate;

.3 abbia robustezza sufficiente per sopportare un carico pari a 1,1 volte il proprio peso quando è al completo di persone e di equipaggiamento e si trova ad una temperatura ambiente di - 30°C, con tutte le valvole di sicurezza aperte;

3.3 Le imbarcazioni d'emergenza gonfiate devono essere costruite in modo da sopportare l'esposizione agli agenti esterni:

.1 quando sono sistemate su di un ponte scoperto di una nave in mare;

.2 navigando per 30 giorni in tutte le condizioni di mare.

3.4 Oltre a soddisfare le prescrizioni della Regola 41.9, le imbarcazioni d'emergenza gonfiate devono essere marcate con un numero di serie, il nome del produttore o il marchio di fabbrica e la data della fabbricazione.

3.5 La galleggiabilità di un'imbarcazione d'emergenza gonfiata deve essere fornita o da un'unica camera d'aria tubolare suddivisa in almeno 5 compartimenti separati, di volume approssimativamente uguale, oppure da due camere d'aria separate, nessuna della quali abbia un volume superiore al 60% del volume totale. Le camere d'aria tubolari per il galleggiante devono essere disposte in maniera tale che se uno dei compartimenti dovesse subire danni, i compartimenti intatti siano in grado di sostenere il numero delle persone assegnate all'imbarcazione di emergenza, ognuna del peso di 75 Kg., sedute in posizione normale, e mantenendo un bordo libero positivo per tutto il perimetro dell'imbarcazione stessa.

3.6 Le camere d'aria tubolari che formano il limite dell'imbarcazione d'emergenza gonfiata devono fornire, una volta gonfie, un volume non inferiore ai 0,17 m^3 per ogni persona che l'imbarcazione d'emergenza è autorizzata a trasportare.

3.7 Ogni compartimento di galleggiabilità deve essere dotato di una valvola di ritegno per il gonfiamento manuale e di mezzi per lo sgonfiamento. Deve essere prevista anche una valvola di scarico di sicurezza, a meno che l'Amministrazione non la giudichi superflua.

3.8 Sotto il fondo e negli altri pı nei soggetti a sfregamento all'esterno dell'imbarcazione di emergenza gonfiata, devono essere previste tante liste di rınforzo quante l'Amministrazione ritiene opportuno.

3.9 Se viene installata una traversa, questa non deve occupare più del 20% della lunghezza complessiva dell'imbarcazione d'emergenza.

3.10 Devono essere previsti degli attacchi rinforzati per assicurare i cavi di ormeggio alla prua ed alla poppa e per assicurare la sagola a festonı sul perimetro interno e all'esterno dell'imbarcazione d'emergenza.

3.11 L'imbarcazione d'emergenza gonfiata deve essere mantenuta permanentemente in condizioni di completo gonfiaggio.

Sezione VI Dispositivi per la messa a mare e per l'imbarco

Regola 48

Dispositivi per la messa a mare e per l'imbarco

1. *Generalità.*

1.1 Ogni dispositivo per la messa a mare, insieme alle apparecchiature ed ai meccanismi per l'ammainata ed il sollevamento, deve essere attrezzato in modo da poter calare in mare in sicurezza il mezzo di salvataggio o l'imbarcazione cui è assegnato, al completo di equipaggiamento ed anche con la nave inclinata longitudinalmente fino a 10° e sbandata trasversalmente fino a 20° su l'uno o l'altro lato:

.1 con tutte le persone autorizzate a bordo, come prescritto dalle Regole 22 o 28;

.2 senza le persone a bordo.

1.2 Nonostante le prescrizioni del paragrafo 1.1, i dispositivi per la messa a mare delle imbarcazioni di salvataggio sulle navi cisterna per olii combustibili, sulle navi cisterna per prodotti chimici e sulle navi per il trasporto gas che raggiungano un angolo di sbandamento finale superiore ai 20° - calcolato secondo la Convenzione Internazionale per la Prevenzione dell'Inquinamento delle Navi, del 1973 (International Convention for the Prevention of Pollution from ships), modificata da Protocollo del 1978 ad essa relativo e dalle Raccomandazioni dell'Organizzazione (*), per quanto applicabile devono essere in grado di operare sul fianco più basso della nave allorché essa raggiunge l'angolo di sbandamento finale suddetto.

1.3 Un dispositivo di messa a mare non deve dipendere da altro mezzo che non sia la gravità o l'energia meccanica immagazzinata, con funzionamento indipendente dalla normale energia di bordo, per mettere a mare il mezzo di salvataggio o l'imbarcazione d'emergenza cui è assegnato, nelle condizioni di carico completo e con la nave alla minima immersione.

1.4 Un meccanismo per la messa in mare deve essere predisposto in modo da poter essere manovrato da una sola persona che si trovi sul ponte della nave e da una che si trovi a bordo del mezzo di salvataggio o dell'imbarcazione di emergenza. Il mezzo di salvataggio deve poter essere visto dalla persona che sta sul ponte alla manovra del maccanismo di ammainata.

1.5 Ogni dispositivo per la messa a mare deve essere costruito in maniera da comportare una minima manutenzione periodica. Tutte le parti che richiedono una manutenzione regolare da parte dell'equipaggiamento della nave, devono essere agevolmente accessibili e di facile manutenzione.

1.6 Il sistema di frenaggio del verricello di un dispositivo per la messa a mare deve essere sufficientemente robusto da superare:

.1 una prova statica con un savraccarico di almeno 1,5 volte il massimo carico di servizio; e

.2 una prova dinamica con un sovraccarico di almeno 1,1 volte il massimo carico di servizio alla massima velocità di ammainata.

(*) Si fa riferimento alle norme sulla stabilità in caso di danneggiamenti contemplate dal Codice Internazionale per la Costruzione e l'Equipaggimento della Navi adibite al trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi (IBC Code), adottato dal Comitato per la Sicurezza Marittima con la Risoluzione MSC. 4 (48) e dal Codice Internazionale per la Costruzione e l'Equipaggiamento delle Navi che trasportano alla rinfusa Gas Liquefatti (IGC Code), adottato dal Comitato per la Sicurezza Marittima, con la risoluzione MSC. 5 (48).

1.7 Il dispositivo per la messa a mare ed i suoi accessori che non siano il freno del verricello, devono avere sufficiente robustezza da sopportare una prova statica con un sovraccarico di almeno 2,2 volte il massimo carico di servizio.

1.8 Gli elementi strutturali e tutti i bozzelli, i tiranti, i ganci di sospendita, le draglie, le rizze e tutti gli altri elementi di fissaggio impiegati nel dispositivo per la messa a mare devono essere progettati con almeno un minimo coefficente di sicurezza, calcolato sulla base del massimo carico assegnato, nonché dello snervamento del materiale usato per la costruzione. A tutte la coppie di gru e agli elementi strutturali dei verricelli si applica un coefficiente minimo di sicurezza pari a 4,5, un coefficente di sicurezza minimo pari a 6 si applica invece ai tiranti, alle catene si sospendita, alle draglie ed ai bozzelli.

1.9 Ogni dispositivo per la messa a mare deve, per quanto possibile rimanere efficiente anche in condizioni di gelo.

1.10 Un dispositivo per la messa a mare di un'imbarcazione di salvataggio deve essere in grado di recuperare l'imbarcazione con il suo personale di bordo.

1.11 Le attrezzature dei dispositivi per la messa a mare devono essere tali da consentire l'imbarco in sicurezza sui mezzi di salvataggio, secondo quanto previsto dalle Regole 38.4.2, 38.4.3, 41.3.1 e 41.3.2.

2. *Dispositivi per la messa in mare che impiegano cavi e un verricello.*

I tiranti devono essere in cavo d'acciaio resistente alla torsione ed alla corrosione.

2.2 Nel caso di verricelli a tamburi multipli, a meno che non sia previsto un efficiente meccanismo di compensazione, i tiranti devono essere disposti in maniera da svolgersi dai tamburi durante l'ammainata a velocità uniforme ed uguale a quella di avvolgimento sui tamburi durante il sollevamento.

2.4 Un meccanismo efficiente di sollevamento a mano deve essere previsto per il recupero di ogni mezzo di salvataggio e di imbarcazioni di emergenza. Le manovelle o le ruote che azionano il meccanismo a mano non debbono essere mosse in rotazione dalle parti in movimento del verricello allorché il mezzo di salvataggio o l'imbarcazione di emergenza viene ammainato o sollevato a motore.

2.5 Nel caso che i bracci delle gru siano fatti rientrare a motore, devono essere previsti dei dispositivi di sicurezza che interrompano automaticamente l'energia prima che i bracci raggiungano gli scontri di fine corsa, onde evitare sovraccarichi ai tiranti o ai bracci stessi, a meno che il motore non sia progettato in modo da evitare indebite sollecitazioni.

2.6 La velocità di ammainata dei mezzi di salvataggio o imbarcazioni d'emergenza non deve essere inferiore a quella ottenuta dalla formula:

$$S = 0{,}4 + (0{,}02 \times H)$$

in cui: S = velocità di ammainata in metri al secondo
e H = Altezza espressa in metri della testa della gru fino al galleggiamento, nelle condizioni di navigazione di minima immersione.

2.7 La velocità massima di ammainata deve essere stabilita dall'Amministrazione, tenendo presente il progetto del mezzo di salvataggio o dell'imbarcazione di emergenza, la protezione dei suoi occupanti da eccessive sollecitazioni e la robustezza dei dispositivi di lancio, tenendo conto delle forze di inerzia prodotte allorché viene effettuata una brusca frenata. Devono esservi dei sistemi incorporati nell'impianto di messa a mare, atti ad impedire che tale velocità venga superata.

2.8 Ogni impianto di messa a mare per imbarcazione di emergenza deve essere capace di sollevare l'imbarcazione di emergenza con il suo carico completo di persone e di equipaggiamento a velocità non inferiore a 0,3 m/s.

2.9 Ogni dispositivo di messa a mare deve essere munito di freni capaci di fermare la discesa del mezzo di salvataggio o dell'imbarcazione di emergenza, trattenendola in sicurezza, allorché è al completo di persone e di equipaggiamento. I congegni dei freni debbono essere protetti dall'acqua e dagli olii.

2.10 I freni a mano debbono essere congegnati in modo che il freno sia sempre inserito, a meno che l'operatore stesso o il meccanismo azionato dall'operatore mantenga il comando del freno nella posizione di non inserimento.

3. *Messa a mare a libero galleggiamento.*

Nel caso che un mezzo di salvataggio progettato per il libero galleggiamento richieda un dispositivo di messa a mare, il rilascio per il libero galleggiamento del mezzo di salvataggio dalla sua sistemazione a bordo deve essere automatico.

4. *Messa a mare a caduta libera.*

Tutti i dispositivi dimessa a mare a caduta libera che usano un piano inclinato, oltre a corrispondere ai requisiti del paragrafo uno, devono soddisfare le prescrizioni seguenti:

.1 il dispositivo di messa a mare deve essere congegnato in modo da non creare, durante il lancio a mare del mezzo di salvataggio, sollecitazioni eccessive per gli occupanti.

.2 il dispositivo di messa a mare deve costituire una struttura rigida con una inclinazione ed una lunghezza sufficiente ad assicurare la caduta in acqua del mezzo di salvataggio in posizione distanziata dalla nave.

.3 il dispositivo di messa a mare deve essere protetto efficacemente contro la corrosione e deve essere costruito in modo da prevenire gli incendi da sfregamento o produzione di scintille durante la caduta in mare del mezzo di salvataggio.

5. *Scivolo per l'evacuazione rapida e l'imbarco.*

Ogni dispositivo a scivolo per l'evacuazione rapida deve, oltre a corrispondere ai requisiti applicabili del paragrafo uno, soddisfare le prescrizioni seguenti:

.1 lo scivolo per l'evacuazione rapida deve poter essere svolto da una sola persona dalla stazione d'imbarco.

.2 lo scivolo deve poter essere impiegato con venti forti e mare mosso.

6. *Dispositivi di messa a mare delle zattere di salvataggio.*

Ogni dispositivo di messa a mare delle zattere di salvataggio deve soddisfare le prescrizioni dei paragri uno o due salvo per quanto riguarda: l'uso della gravità per far fuoriuscire il dispositivo, l'imbarco nella postazione di stivaggio, ed il recupero a bordo della zattera carica. Il dispositivo di messa a mare deve essere congegnato in modo da impedire di lasciar libera prematuramente la zattera durante l'ammainata. Esso deve rilasciarla solo quando galleggia.

7. *Scale d'imbarco.*

7.1 Debbono essere previsti dei corrimano per assicurare il passaggio dal ponte alla sommità della scala e viceversa.

7.2 Gli scalini della scala debbono essere:

.1 intagliati in legno duro, esente da nodi o altre irregolarità, levigati a macchina privi di schegge e bordi taglienti, oppure in altro materiale adatto, di caratteristiche equivalenti;

.2 provvisti di una efficiente superficie antisdrucciolo, ottenuta per mezzo di una scanalatura longitudinale o mediante l'applicazione di un rivestimento antisdrucciolo di tipo approvato;

.3 di lunghezza non inferiore a 480 mm., di larghezza pari a 115 mm. e spessore di 25 mm., esclusa la superficie o il rivestimento antisdrucciolo;

.4 distanziati uniformemente a non meno di 300 mm. e non più di 380 mm. ed assicurati ai penzoli in modo da mantenersi orizzontali.

7.3 I due penzoli laterali della scala debbono essere in cavo di manila non rivestita, della circonferenza di almeno 65 mm. Ogni cavo deve essere unico e privo di giunture al di sotto dello scalino superiore. Possono essere usate altre fibre, purché le dimensioni dei cavi, il loro carico di rottura, la resistenza all'intemperie le caratteristiche di allungamento ed impugnatura siano almeno equivalenti a quella della fibra di manila. Tutte le estremità dei cavi debbono essere impiombate per impedire lo sfilacciamento dei legnoli.

Sezione VII - Altri ausilii per il salvataggio

Regola 49

Apparecchi lancia-sagole

1. Ogni apparecchio lancia-sagole deve:

.1 essere in grado di lanciare una sagola con adeguata precisione;

.2 disporre di non meno di 4 proiettili in grado di distendere la sagola per almeno 230 m. in condizioni atmosferiche buone;

.3 disporre di non meno di 4 sagole, ciascuna resistente ad un carico di rottura non inferiore ai 2 KN;

.4 essere corredato di brevi istruzioni o diagrammi illustranti chiaramente l'impiego dell'apparecchio lancia-sagole.

2. Il razzo, nel caso di razzo sparato con una pistola, oppure il complesso, nel caso di razzo e sagola riuniti, deve essere contenuto in un astuccio resistente all'acqua. Inoltre, nel caso di un razzo sparato con una pistola, la sagola ed i razzi, compresi i mezzi di accensione, devono essere conservati in un recipiente che assicuri la protezione contro le intemperie.

Regola 50

Impianti d'allarme generale per l'emergenza

L'impianto di allarme generale per l'emergenza deve essere in grado di dare il segnale d'allarme generale per l'emergenza, che consiste in una serie di sette o più fischi brevi seguiti da un fischio lungo, prodotti dal fischio o dalla sirena della nave ed inoltre da rintocchi di campane o colpi di clacson o altri equivalenti sistemi di avvertimento, che debbono essere azionati dalla fonte di energia elettrica principale e da quella di emergenza richieste dalle Regole II-1/42 o II-1/43, come più opportuno. L'impianto deve essere azionato dal ponte di comando e, ad eccezione del fischio della nave, anche da altri punti importanti. L'impianto deve essere udibile per tutta la zona degli alloggi e nelle zone dove normalmente lavora l'equipaggio della nave.

Sezione VIII - Miscellanea

Regola 51

Manuale per l'addestramento

Il manuale per l'addestramento, che può comprendere diversi volumi, deve contenere istruzioni ed informazioni, illustrate ove possibile, e redatte in termini di facile cmprensione, sui mezzi di salvataggio in dotazione della nave e sui metodi di sopravvivenza migliori. Qualsiasi parte delle suddette informazioni può essere fornita in forma audiovisiva anziché con il manuale. Le seguenti avvertenze debbono essere spiegate in dettaglio:

.1 come indossare secondo il caso, il giubbetto di salvataggio e la tenuta da immersione;

.2 la riunione ai punti assegnati;

.3 l'imbarco, la messa a mare e lo sgombro dei mezzi di salvataggio e delle imbarcazioni di emergenza;

.4 i metodi di messa a mare dall'interno del mezzo di salvataggio;

.5 lo sganciamento dal dispositivo di messa a mare;

.6 i metodi e l'impiego dei dispositivi di protezione nelle zone di messa a mare, a seconda dei casi;

.7 l'illuminazione delle zone di messa a mare;

.8 l'impiego di tutto l'equipaggiamento di sopravvivenza;

.9 l'impiego di tutto l'equipaggiamento di localizzazione;

.10 l'impiego dell'apparecchio radiotrasmittente di salvataggio, con l'aiuto di illustrazioni e disegni;

.11 l'impiego dei medicinali;

.12 l'impiego dei motori e degli accessori;

.13 il recupero a bordo dei mezzi di salvataggio e delle imbarcazioni di emergenza compreso lo stivaggio e la rizzatura;

.14 i pericoli da esposizione e la necessità di indossare abiti caldi;

.15 l'uso ottimale degli ausilii contenuti nei mezzi di salvataggio per riuscire a sopravvivere;

.16 i metodi del recupero dal mare, compreso l'uso delle apparecchiature di soccorso dell'elicottero (braghe, canestri, bretelle) boe munite di imbragatura di sostegno e apparato di salvataggio per atterrare sulla spiaggia ed apparecchio lancia sagole da nave;

.17 tutti gli altri compiti esecutivi descritti nel ruolo d'appello e nelle istruzioni per l'emergenza;

.18 le istruzioni per le riparazioni di emergenza più frequenti nei mezzi di salvataggio.

Regola 52

Istruzioni per le manutenzioni eseguite a bordo

Le istruzioni per le manutenzioni eseguite a bordo sui mezzi e le apparecchiature di salvataggio devono essere facilmente comprensibili, illustrate quando possibile, e a seconda dei casi, devono comprendere le seguenti prescrizioni per ciascun mezzo di salvataggio:

.1 una lista da usare come memorandum nel corso delle ispezioni prescritte dalla Regola 19.7;

.2 istruzioni per le manutenzioni e le riparazioni;

.3 calendari delle manutenzioni periodiche;

.4 diagramma dei punti di lubrificazione con le indicazioni dei lubrificanti raccomandati;

.5 lista dei pezzi di ricambio;

.6 lista dei fornitori dei pezzi di ricambio;

.7 registro delle ispezioni e delle manutenzioni eseguite.

Regola 53

Ruolo d'appello e istruzioni per l'emergenza

1. Il ruolo d'appello deve specificare i dettagli del segnale d'allarme generale per l'emergenza prescritto dalla Regola 50 ed inoltre le operazioni che l'equipaggio ed i passeggeri debbono compiere, non appena viene suonato l'allarme. Il ruolo d'appello deve specificare altresì come viene dato l'ordine di abbandono nave.

2. Il ruolo d'appello deve illustrare i compiti assegnati ai diversi membri dell'equipaggio, comprendenti:

.1 la chiusura delle porte stagne, delrle porti resistenti al fuoco, delle valvole, degli ombrinali, dei portellini, degli osteriggi, degli oblò e di tutte le aperture similari della nave;

.2 l'equipaggiamento dei mezzi di salvataggio e delle altre apparecchiature di salvataggio;

.3 l'approntamento alla messa in mare dei mezzi di salvataggio;

.4 l'approntamento generale delle altre apparecchiature di salvataggio;

.5 la riunione dei passeggeri;

.6 l'uso degli impianti di comunicazione;

.7 il controllo delle squadre antincendio;

.8 i compiti particolari assegnati in relazione all'impiego degli impianti e delle apparecchiature antincendio;

3. Il ruolo d'appello deve indicare quali ufficiali siano preposti alla manutenzione, in condizioni di efficienza, delle apparecchiature di salvataggio ed antincendio ed assicurino che esse siano pronte all'uso immediato.

4. Il ruolo d'appello deve specificare quali sono i sostituti delle persone chiave in caso di loro indisponibilità, tenendo conto che possono insorgere emergenze diverse che richiedono operazioi diverse.

5. Il ruolo d'appello deve indicare i compiti assegnati ai singoli componenti dell'equipaggio in relazione ai passeggeri, in caso d'emergenza. Detti compiti devono comprendere:

.1 avvertire i passeggeri;

.2 accertarsi che essi siano convenientemente vestiti e che abbiano indossato correttamente i loro giubbetti di salvataggio;

.3 riunire i passeggeri ai punti di riunione;

.4 mantenere l'ordine nei corridoi e nelle scale controllando in generale, i movimenti dei passeggeri;

.5 assicurarsi che una provvista di coperte sia portata a bordo dei mezzi di salvataggio.

6. Il ruolo d'appello deve essere preparato prima che la nave inizi la navigazione. Dopoché il ruolo di appello è stato preparato, se interviene un cambiamento nella composizione dell'equipaggio che richieda una variante nel ruolo d'appello stesso, il preposto deve effettuarla oppure preparare un nuovo ruolo.

7. Il formato con cui è redatto il ruolo d'appello sulle navi da passeggeri deve essere di tipo approvato.

Parte IV

Capitolo IV

RADIOTELEGRAFIA E RADIOTELEFONIA

Regola 2

Terminologia e definizioni

Va aggiunto il nuovo comma:

«(i) "Radio-faro per la segnalazione, in emergenza, della posizione di un mezzo collettivo di salvataggio" sta a indicare una stazione del servizio mobile la cui emissione è intesa a facilitare le operazioni di ricerca e di soccorso»

Vanno aggiunte le seguenti nuove regole:

Regola 14-1

Radio-faro per la segnalazione, in emergenza, della posizione di un mezzo collettivo di salvataggio

(a) Il radio-faro per la segnalazione, in emergenza, della posizione che, come prescritto dalla regola III/6.2.3, deve essere imbarcato sui mezzi di salvataggio, deve emettere delle trasmissioni per consentire agli aeromobili di localizzare i mezzi di salvataggio. Deve, inoltre, effettuare delle trasmissioni per dare l'allarme.

(b) Il radio-faro predetto, deve, come minimo, essere in grado di trasmettere alternativamente o contemporaneamente dei segnali sulle frequenze 121.5 MHz e 243.0 MHz, come prescritto dai principali criteri di uniformità e dalle raccomandazioni pratiche adottate dall'ICAO (Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile).

(c) Il radio-faro per le segnalazione, in emergenza, della posizione deve:

(i) essere di colore molto visibile, concepito in modo da essere facilmente utilizzato da persone non esperte e costruito in maniera che si possa agevolmente effettuare sia la prova di funzionamento che la manutenzione. Le batterie non debbono richiedere sostituzioni ad intervalli inferiori ai 12 mesi, tenendo presente l'assorbimento dei congegni di prova;

(ii) essere a tenuta stagna all'acqua, in grado di galleggiare e di essere lanciato in mare da un'altezza di almeno 20 m. senza subire danni;

(iii) essere azionato unicamente a mano, sia per l'attivazione che per la disattivazione;

(iv) essere portatile, leggero e compatto;

(v) essere dotato di indicatore di funzioamento, che indichi quando è in corso l'emissione di segnali;

(vi) essere alimentato da una batteria di accumulatori di energia elettrica che sia parte integrante del dispositivo e che abbia capacità sufficiente a far funzionare l'apparato per un periodo di 48 ore. La trasmissione può avvenire ad intermittenza. L'intervallo di trasmissione deve essere determinato in base alle probabilità di intercettazione, tenendo conto delle modalità per effettuare correttamente la localizzazione e l'avvistamento del mezzo, la necessità di evitare la congestione delle frequenze, nonché di soddisfare alle prescrizioni dell'ICAO (Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile); ed inoltre:

(vii) essere sottoposto a prove periodiche e, se necessario, far sostituire la batteria ad intervalli non superiori ai 12 mesi.

Regola 14-2

Ispezioni periodiche e prove previste per i radio-fari per la segnalazione in emergenza della posizione

I radio-fari per la segnalazione, in emergenza, della posizione, di cui alla Regola III/6.2.3, devono essere ispezionati, provati e, se necessario, le loro batterie debbono essere sostituite, ad intervalli non superiori ai 12 mesi. Tuttavia, nei casi in cui ciò appare conveniente e ragionevole, l'Amministrazione può prolungare tali periodi a 17 mesi

Regola 14-3

Radiotelefono ricetrasmittente per mezzi di salvataggio

(a) L'apparato richiesto dalla Regola III/6.2.4 deve essere progettato su disegno tale da consentirne l'impiego, in emergenza, da partre di persone inesperte.

(b) L'apparato deve essere portatile ed in grado di assicurare le comunicazioni entro bordo.

(c) L'apparato deve corrispondere ai requisiti previsti dai principali Regolamenti Radio per le apparecchiature impiegate nel servizio mobile marittimo per le comunicazioni entro bordo e deve essere in grado di funzionare sui canali specificati dai Regolamenti e come richiesto dall'Amministrazione. Se l'apparato funziona nella banda di frequenza VHF. devono essere prese delle precauzioni per evitare che venga inavvertitamente prescelta la frequenza del canale VHF 16 da parte di quegli apparati in grado di operare su tale frequenza.

(d) L'apparato deve essere alimentato da batterie di capacità sufficiente ad assicurarne il funzionamento per la durata di quattro ore, con un intervallo di trasmissione pari ad 1:9.

(e) In navigazione, l'apparato deve essere in perfette condizioni di funzionamento e, quando occorra, la batteria deve essere completamente ricaricata o sostituita.

Parte V

Capitolo VII

TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE

Il testo esistente del Capitolo VII deve essere sostituito con il seguente:

Parte A - *Trasporto di merci pericolosé in forma solida alla rinfusa o imballate*

Regola 1

Applicazione

1. Salvo esplicite disposizioni contrarie, la presente parte si applica alle merci pericolose classificate secondo la successiva Regola 2, che vengono trasportate imballate o in forma solida alla rinfusa (d'ora in avanti indicate come «merci pericolose»), a bordo di tutte le navi soggette alle norme della presente Convenzione e sulle navi da carico di stazza lorda inferiore a 500 ton.

2. Le disposizioni della presente parte non si applicano alle provviste di bordo, né al materiale di armamento.

3. Il trasporto di merci pericolose è vietato se non viene effettuato in conformità alle disposizioni della presente parte.

4. Per integrare le disposizioni della presente parte, ogni Governo Contraente emanerà, o farà emanare, adelle istruzioni particolareggiate per un sicuro imballaggio e stivaggio delle merci pericolose, che comprendano anche le precauzioni necessarie in relazione ad altro carico (*).

Regola 2

Classificazione

Le merci pericolose si dividono nelle seguenti classi:

Classe 1 - Esplosivi;

Classe 2 - Gas: compressi, liquefatti o disciolti sotto pressione;

Classe 3 - Liquidi infiammabili;

Classe 4.1 - Solidi infiammabili;

Classe 4.2 - Sostanze suscettibili di combustione spontanea;

(*) Si fa riferimento al Codice Internazionale Marittimo delle Merci Pericolose (IMDG Code), adottato dall'Organizzazione con la risoluzione A.81 (IV), ed alle più importanti sezioni e relative parti dell'Allegato B al Codice per il Maneggio in Sicurezza per Carichi Solidi alla rinfusa (BC Code) adottato dall'Organizzazione con la risoluzione A.434 :XI), come è stato o può essere modificato dal Comitato per la Sicurezza Marittima.

Classe 4.3 - Sostanze che a contatto con l'acqua sviluppano gas infiammabili;
Classe 5.1 - Sostanze comburenti;
Classe 5.2 - Perossidi organici;
Classe 6.1 - Sostanze velenose (tossiche);
Classe 6.2 - Sostanze infettanti;
Classe 7 - Materiali radioattivi;
Classe 8 - Corrosivi;
Classe 9 - Sostanze pericolose diverse, cioè ogni altra sostanza che, come l'esperienza ha dimostrato o possa dimostrare presenti caratteristiche di pericolosità talida rendere ad essa applicabili le prescrizioni della presente parte.

Regola 3

Imballaggio

1. L'imballaggio delle merci pericolose deve essere:

.1 ben fatto ed in buono stato;

.2 di caratteristiche tali che qualsiasi superficie interna con la quale il contenuto può venire in contatto non sia pericolosamente attaccabile dalla sostanza trasportata; e

.3 capace di sopportare gli ordinari rischi del maneggio e del trasporto marittimo.

2. Quando l'uso di materiale assorbente o di imbottitura è abituale nell'imballaggio di liquidi in recipienti, questo materiale deve essere:

.1 in grado di ridurre al minimo i pericoli che il liquido può far sorgere;

.2 disposto in modo da impedire ogni movimento e da assicurare che il recipiente rimanga protetto; e,

.3 per quanto possibile, in quantità sufficiente per assorbire il liquido in caso di rottura del recipiente.

3. I recipienti che contengono liquidi pericolosi devono avere un limite di riempimento, calcolato alla temperatura in cui avviene il travaso, che tenga conto della massima temperatura raggiungibile nel corso di un normale trasporto.

4. Le bombole e i recipienti per gas sotto pressione devono essere adeguatamente costruiti, collaudati, sottoposti a manutenzione e correttamente riempiti.

5. I recipienti vuoti e non puliti, che sono stati usati in precedenza per il trasporto di merci pericolose, devono essere anch'essi soggetti alle disposizioni della presente parte relative ai recipienti pieni, a meno che non siano tati presi adeguati provvedimenti per eliminare ogni rischio.

Regola 4

Contrassegni ed etichettatura

1. Gli imballaggi contenenti merci pericolose devono essere contrassegnati, in modo indelebile, con la denominazione tecnica corretta; il nome commerciale non deve essere usato da solo.

2. Gli imballaggi contenenti merci pericolose debbono essere provvisti di etichette distintive o etichette stampigliate o cartelli, come più opportuno, in modo da rendere manifeste le caratteristiche di pericolosità delle merci ivi contenute.

3. Il metodo di marcatura della corretta denominazione tecnica, di affissione delle etichette, dell'applicazione delle stampigliature o dell'affissione dei cartelli sugli imballaggi contenenti merci pericolose, deve far sì che l'informazione risulti ancora comprensibile su imballaggi che abbiano superato almeno tre mesi di immersione in mare. Nel valutare l'adeguatezza dei metodi di marcatura ed etichettatura, si deve tenere debito conto della durata dei materiali impiegati per l'imballaggio e della sua superficie esposta.

4. Gli imballaggi contenenti merci pericolose debbono essere contrassegnati ed etichettati come sopra indicato, eccetto:

.1 agli imballaggi contenenti merci pericolose a basso rischio o imballate in quantità limitate (*); oppure

.2 gli imballaggi che, quando particolari circostanze lo permettano, vengono stivati e maneggiati in contenitori che sno già contrassegnati da etichette o cartelli (*);

i suddetti imballaggi possono essere esentati dalle prescrizioni sui contrassegni e l'etichettatura.

(*) Si fa riferimento alle specifiche esenzioni indicate nel Codice Internazionale Marittimo per le merci pericolose (IMDG Code).

Regola 5

Documenti

1. In tutti i documenti relativi al trasporto marittimo di merci pericolose, le merci devono essere indicate con la corretta denominazione tecnica (il nome commerciale non deve essere usato da solo) e descritte correttamente in conformità alla classificazione specifica alla Regola 2.

2. I documenti di imbarco preparati dallo spedizioniere marittimo devono comprendere, o essere accompagnati da un certificato firmato o dichiarazione che il carico da trasportare è correttamente imballato, etichettato e contrassegnato e si trova nelle condizioni richieste per il trasporto.

3. Ogni nave che trasporta merci pericolose deve avere una distinta speciale o un manifesto che dichiari, in conformità alla classificazione indicata alla Regola 2 del presente Capitolo, le merci pericolose imbarcate e la loro ubicazione a bordo. Può essere usato, in luogo di tale distinta speciale o manifesto, un piano di carico dettagliato che identifici per classe e specifichi la ubicazione a bordo di tutte le merci pericolose imbarcate.

Regola 6

Requisiti di stivaggio

1. Le merci pericolose devono essere stivate in modo sicuro e appropriato, tenendo conto della loro natura. Le merci incompatibili devono essere separate le une dalle altre.

2. Gli esplosivi (ad eccezione delle munizioni che presentano un serio rischio devono essere stivati in un deposito che deve restare perfettamente chiuso durante la navigazione. Tali esplosivi devono essere tenuti separati dai detonatori. Gli apparecchi elettrici e i cavi dei compartimenti nei quali sono trasportati esplosivi devono essere progettati ed impiegati in modo da ridurre al minimo il rischio di incendio o di esplosione.

3. Le merci imballate che sviluppano vapori pericolosi debbono essere stivate in locali a ventilazione meccanica o sopra coperta. Le merci in forma solida, trasportate alla rinfusa che sviluppano vapori pericolosi, debbono essere stivate in locali ben ventilati.

4. Sulle navi che trasportano liquidi o gas infiammabili devono essere prese, quando necessario, precauzioni speciali contro l'incendio o l'esplosione.

5. Le sostanze che sono suscettibili di autoriscaldamento o di combustione spontanea non devono essere trasportate se non adottando adeguate precauzioni per ridurre al minimo le probabilità di un incendio.

Regola 7

Esplosivi trasportati a bordo di navi da passeggeri

1. Sulle navi da passeggeri possono essere trasportati soltanto i seguenti esplosivi:

.1 cartucce e spolette di sicurezza;

.2 piccole quantità di esplosivi di peso netto totale non superiore a 10 chilogrammi;

.3 segnali di pericolo per navi o aeromobili, di peso complessivo non superiore a 1000 chilogrammi;

.4 fuochi artificiali che non siano suscettibili di esplodere violentemente, fatta eccezione per le navi che trasportano passeggeri di ponte.

2. Nonostante le disposizioni del paragrafo 1 della presente Regola, maggiori quantità o tipi differenti di esplosivo possono essere trasportati sulle navi da passeggeri a bordo delle quali siano state adottate speciali misure di sicurezza approvate dall'Amministrazione.

Parte B - *Costruzione ed equipaggiamento di navi per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici o liquidi o pericolosi*

Regola 8

Definizioni

Agli effetti della presente parte, salvo esplicite disposizioni contrarie:

1. «Codice Internazionale per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici» (International Bulk Chemical Code), indica il «Codice Internazionale per la Costruzione e l'Equipaggiamento delle Navi adibite al trasporto alla rinfusa di Prodotti Chimici Pericolosi», adottato dal Comitato per la Sicurezza Marittima dell'Organizzazione con la risoluzione

MSC.4 (48), come può essere emendato dall'Organizzazione nel caso che tali modifiche siano adottate, messe in vigore e rese effettive in conformità alle prescrizioni dell'articolo VIII della presente Convenzione, riguardante le procedure da seguire per le modifiche da apportare all'Allegato alla Convenzione che non sia il Capitolo I.

2. «Nave cisterna per prodotti chimici» indica una nave da carico costruita o adattata ed adibita al trasporto alla rinfusa di qualsiasi prodotto liquido elencato nel Capitolo 17 del Codice Internazionale per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici.

3. Agli effetti della regola 9, «nave costruita» indica una nave la cui chigli è stata impostata o che si trova ad un equivalente stadio della costruzione.

4. «Ad uno stadio equivalente della costruzione» significa lo stadio in cui:

.1 ha inizio la costruzione identificabile con una specifica nave;

.2 è iniziata, per quella nave, la sistemazione sullo scalo di almeno 50 tonnellate o dell'1% del peso stimato di tutto il materiale strutturale, assumendo il minore di questi due valori.

Regola 9

Applicazione alle navi cisterna per prodotti chimici

1. Salvo esplicite disposizioni contrarie, questa parte si applica alle navi cisterna costruite il 1° luglio 1986 o successivamente, comprese quelle di stazza lorda inferiore a 500 ton. Tali navi cisterna devno soddisfare alle prescrizioni di questa parte, in aggiunta a qualsiasi altra prescrizione loro applicabile delle presenti regole.

2. Tutte le navi cisterna per prodotti chimici che, indipendentemente dalla data di costruzione, subiscano riparazioni, trasformazioni, modifiche e conseguenti variazioni del loro equipaggiamento, devono continuare a soddisfare almeno alle disposizioni che erano loro applicabili in precedenza. Le navi suddette, se costruite anteriormente al 1° luglio 1986, devono, di regola, rispondere alle prescrizioni per le navi costruite in quella data o successivamente, almeno nella stessa misura in cui vi rispondevano prima di effettuare le riparazioni, le trasformazioni, le modifiche e le conseguenti variazioni di equipaggiamento. Le eventuali riparazioni, trasformazioni, modifiche di maggiore importanza e le conseguenti variazioni dell'equipaggiamento devono soddisfare le prescrizioni per le navi costruite il 1° luglio 1986 o successivamente, per quanto l'Amministrazione lo ritenga ragionevole e praticamente attuabile.

3. Una nave che, indipendentemente dalla data di costruzione, venga trasformata in nave cisterna per prodotti chimici, deve essere considerata a tutti gli effetti come una nave cisterna per prodotti chimici costruita alla data in cui tale trasformazione ha avuto inizio.

Regola 10

Prescrizioni per le navi cisterna per prodotti chimici

1. Una nave cisterna per prodotti chimici deve soddisfare alle disposizioni del Codice Internazionale per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici e, in aggiunta alle prescrizioni delle regole I/8, I/9, I/10 deve, per quanto applicabile, essere sottoposta a visite di controllo ed ottenere i certificati previsti, come prescritto nel suddetto Codice. Agli effetti della presente Regola, le disposizioni di tale Codice devono essere considerate obbligatorie.

2. Una nave cisterna per prodotti chimici in possesso di un certificato emesso secondo quanto disposto dal precedente paragrafo 1, deve essere soggetta alle visite di controllo stabilite alla Regola I/19. A tale effetto, detto certificato deve considerarsi come emesso in conformità alle Regole I/12 o I/13.

Parte C - *Costruzione ed equipaggiamento delle navi per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti*

Regola 11

Definizioni

Agli effetti della presente Parte, salvo esplicite disposizioni contrarie:

1. «Codice Internazionale per le navi trasporto gas» (International Gas Carrier Code) indica il Codice Internazionale per la Costruzione e l'Equipaggiamento delle Navi adibite al trasporto alla rinfusa di Gas Liquefatti, adottato dal Comitato per la Sicurezza Marittima dell'Organizzazione con la risoluzione MSC.5 (48), come può essere

emendato dall'Organizzazione nel caso tali modifiche vengano adottate, messe in vigore e rese effettive in conformità alle prescrizioni dell'articolo VIII della presente Convenzione, riguardante le procedure da seguire per le modifiche da apportare all'Allegato alla Convenzione che non sia il Capitolo I.

2. «Nave per il trasporto gas» indica una nave da carico, costruita o adattata, ed adibita al trasporto alla rinfusa di qualsiasi gas liquefatto o altro prodotto elencato nel Capitolo 19 del Codice Internazionale per le navi trasporto gas.

3. Agli effetti della successiva regola 12, «nave costruita» indica una nave la cui chiglia è stata impostata o che si trova ad un equivalente stadio di costruzione.

4. «Ad un equivalente stadio di costruzione» significa lo stadio in cui:

.1 ha inizio la costruzione identificabile con una specifica nave;

.2 è iniziata, per quella nave, la sistemazione sullo scalo di almeno 50 ton. o dell'1% del peso stimato di tutto il materiale strutturale, assumendo il minore dei due valori.

Regola 12

Applicazione alle navi per il trasporto gas

1. Salvo esplicite disposizioni contrarie, questa parte si applica alle navi per il trasporto gas costruite il 1° luglio 1986 o successivamente, comprese quelle di stazza lorda inferiore a 500 ton. Le predette navi trasporto gas devono soddisfare alle prescrizioni della presente parte in aggunta a qualsiasi altra disposizione di questo regolamento loro applicabile.

2. Tutte le navi per il trasporto gas che, indipendentemente dalla data di costruzione, subiscano riparazioni, trasformazioni, modifiche e conseguenti variazioni del loro equipaggiamento, devono continuare a soddisfare almeno le disposizioni che erano loro applicabili in precedenza. Le navi suddette, se costruite anteriormente al 1° luglio 1986, devono, di regola, rispondere alle prescrizioni per le navi costruite in quella data o successivamente, almeno nella stessa misura in cui vi rispondevano prima di effettuare le riparazioni, le trasformazioni, le modifiche e le conseguenti variazioni di equipaggiamento. Le eventuali riparazioni, trasformazioni, modifiche di maggiore importanza e le conseguenti variazion di equipaggiamento devono soddisfare le prescrizioni per le navi costruite il 1° luglio 1986 o successivamente, per quanto l'Amministrazione lo ritenga ragionevole e praticamente attuabile.

3. Una nave che, indipendentemente dalla data di costruzione, venga trasformata in nave per il trasporto gas deve essere considerata a tutti gli effetti come una nave per il trasporto gas costruita alla data in cui tale trasformazione ha avuto inizio.

Regola 13

Prescrizioni per le navi per il trasporto gas

1 Una nave per il trasporto gas deve soddisfare alle disposizioni del Codice Internazionale per le navi trasporto gas e, oltre alle disposizioni delle regole I/8, I/9, ed I/10 deve, per quanto applicabile, essere sottoposta a visite di controllo ed ottenere i certificati previsti come disposto nel predetto Codice. Agli effetti della presente Regola, le prescrizioni di tale Codice devono considerarsi obbligatorie.

2. Una nave per il trasporto gas in possesso di un certificato emesso secondo quanto disposto dal precedente paragrafo 1, deve essere soggetta alle visite di controllo stabilite alla Regola I/19. A tale effetto, detto certificato deve considerarsi come emesso in conformità alle Regole I/12 o I/13.

86A8764

GIUSEPPE MARZIALE, *direttore*

DINO EGIDIO MARTINA, *redattore*
FRANCESCO NOCITA, *vice redattore*

(7652015) Roma - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato - S.

(c. m. 411200870120)

L. 2.800